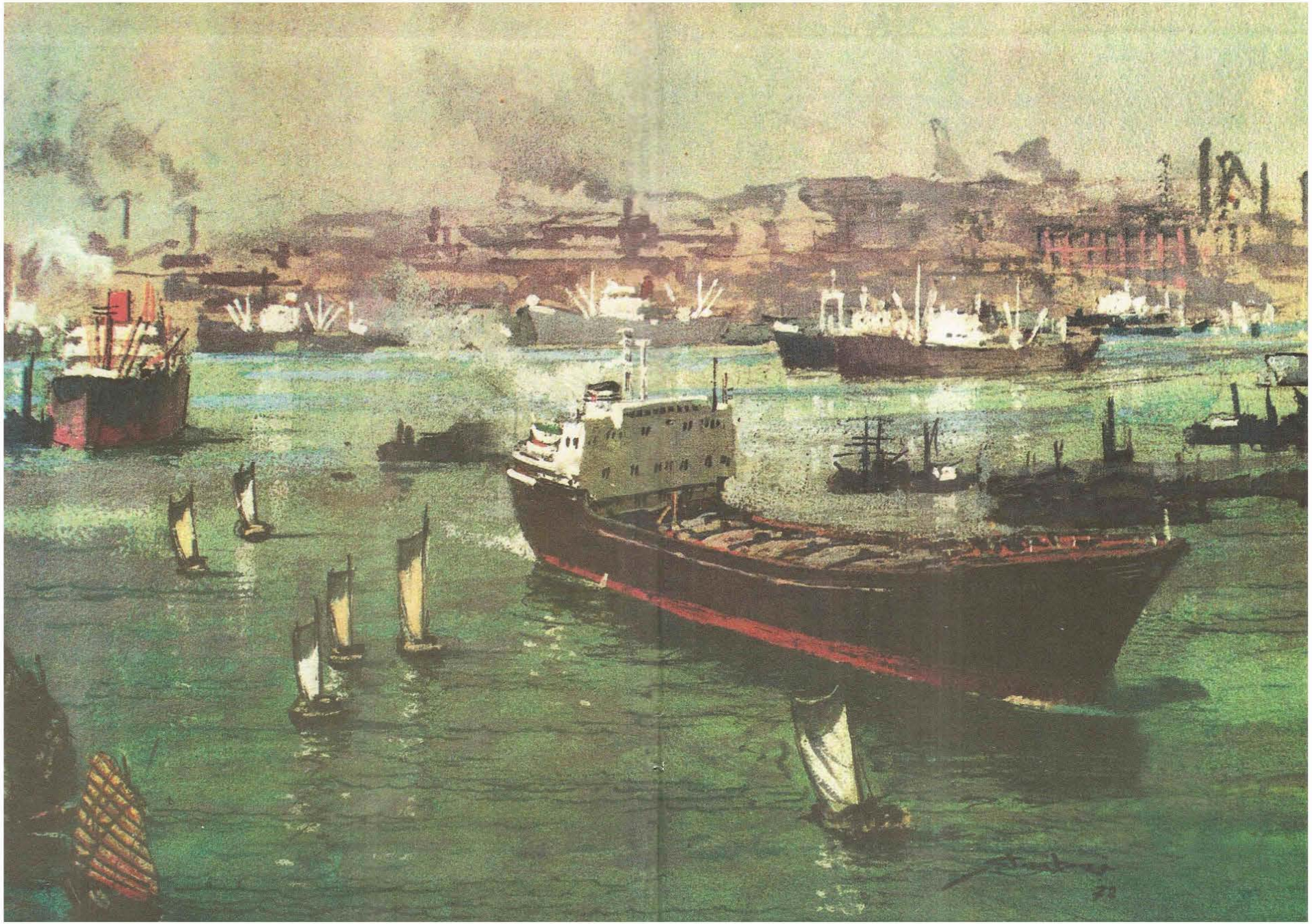
DICȚIONAR ENCICLOPEDIC DE MARINĂ



DICȚIONAR ENCICLOPEDIC DE MARINĂ

DICȚIONAR ENCICLOPEDIC DE MARINĂ

Colectivul de redactare:

Comandor (r) Anton BEJAN (coordonator)

Contraamiral (r) Raymond STĂNESCU,
comandor (r) Neculai PĂDURARIU,
dr. Carmen ATANASIU,
comandor (r) Ovidiu Victor IONESCU,
comandor (r) Paul IONESCU

EDITURA SOCIETĂȚII SCRIITORILOR MILITARI

REFERENŢI

Comandor (r) Nicolae KOSLINSKI, cpt. comandor (r) CLC Gheorghe IURAŞCU, comandor (r) Nicolae PETRESCU, **cpt. comandor (r) Paraschiv ŞTEFAN**

Au colaborat

Comandor (r) Francisc HOSCIUC, ing. nav. Silviu MORARIU, ing. Petre COVACEF, dr. Mariana PĂVĂLOIU, CLC Ştefan CRAVCENCO, comandor (r) Ernest DAISA, comandor (r) Petru VOICU, colonel (r) Valentin ARVINTI, dr. Georgeta BORANDĂ, maistru militar pr. (r) Petre MARAVELA, CLC Gemal ADNAN

Coperta: Victor ILIE
Redesenări: Cdr. (r) Ovidiu V. Ionescu,
Traian Voicu

DICŢIONAR ENCICLOPEDIC DE MARINĂ
Bucureşti, Editura Societăţii Scriitorilor Militari

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
BEJAN, ANTON, comandor (r) (coordonator),
Dicţionar enciclopedic de marină / comandor Anton Bejan (r) (coordonator). - Bucureşti, Societatea Scriitorilor Militari, 2006.
ISBN 973-87341-7-7

623.82

MULȚUMIRI

Mulțumirile noastre se îndreaptă în mod deosebit către d-l Ion NESTOR și d-na Manuela NESTOR, fondatorii firmei de avocatură ***Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen,*** *fără al căror sprijin neprețuit apariția acestei lucrări nu ar fi fost posibilă.*

Adresăm de asemenea mulțumiri d-lui Ing. Gheorghe MOLDOVEANU și d-nei Ing. Doina MOLDOVEANU, care ne-au pus la dispoziție materiale documentare și ne-au dat tot concursul pentru realizarea lucrării.

CUVÂNT ÎNAINTE

Dicţionarul Enciclopedic de Marină *(DEM) încearcă să umple un gol resimţit de multă vreme în lexicografia navală românească.* ***Lexiconul Maritim Englez-Român*** *(1971),* ***Dicţionarul de Marină*** *(1979) şi* ***Dicţionarul Marinăresc*** *(1982) sunt acum o raritate bibliografică iar informaţiile ce le cuprind nu mai satisfac decât parţial cerinţele actuale. Terminologia nautică românească (aflată şi ea în plin proces de restructurare şi modernizare) este încă prea puţin cunoscută, lucru valabil nu numai pentru marele public, ci şi pentru slujitorii condeiului. Ca urmare, presa şi literatura beletristică sunt în continuare invadate de un noian de improvizaţii penibile rezultate cu precădere din traduceri efectuate de persoane complet străine de marină. Vinovaţi de această stare de lucruri nu sunt însă doar cei care din comoditate sau infatuare nu se documentează înainte se a scrie despre ceva ce nu cunosc prea bine, dar şi marinarii înşişi, care nu s-au străduit suficient de mult pentru a se face cunoscuţi şi a cere ca opinia lor să fie respectată. Trebuie recunoscut că terminologia nautică nu poate fi concepută în afara marinei. Este absurd să ne închipuim că „meseria" o ştiu unii dar vocabularul specific acesteia ar putea fi de competenţa cuiva care cunoaşte marina numai din beletristică sau din auzite.*

DEM, elaborat din iniţiativa unui grup de ofiţeri din Marina Militară, este rezultatul a mai mult de trei ani de muncă redacţională propriu zisă, în afară de o lungă perioadă de documentare. În cele 560 de pagini care conţin peste 8000 de articole şi definiţii, DEM înregistrează terminologia nautică românească ***aşa cum este ea*** *din punctul de vedere al „părinţilor" şi beneficiarilor ei fireşti, adică al marinarilor, constructorilor navali, pescarilor, practicanţilor sporturilor nautice, docherilor etc., renunţându-se la formele livreşti inventate de unii poeţi şi scriitori străini de marină. Pe lângă termenii pur nautici, DEM include şi cuvinte din ştiinţă, tehnică, geografie, istorie etc. strâns legate de marină. Sunt prezentate date de sinteză din istoria marinei (cu precădere a celei române), cu navele şi oamenii ei, informaţii despre porturi, şantiere navale şi căi navigabile, despre războaie navale, competiţii etc.*

În ciuda eforturilor depuse, autorii DEM sunt conştienţi că, sub presiunea timpului şi având la dispoziţie (în unele probleme) doar materiale documentare incomplete sau contradictorii, lucrarea lor prezintă o serie de omisiuni şi neclarităţi, fiind necesare completări şi precizări ulterioare, pe care vor fi bucuroşi să le obţină în vederea includerii într-un supliment prevăzut pentru

publicare în anii următori. Până atunci însă, ei își exprimă speranța că marinarii și cei cu specialități înrudite, istoricii, scriitorii, jurnaliștii și marele public vor avea în DEM un îndreptar practic pentru relatarea corectă a faptelor și terminologiei legate de marină.

Lucrarea de față este o dezvoltare a ***Dicționarului de Marină*** *ed. 1979 precum și a altor lucrări la care un aport esențial l-a avut regretatul Lt. Cdr. (r) Mihai Bujeniță.*

Pe parcursul elaborării DEM, colectivul de redactare a fost ajutat cu materiale documentare, critici și sugestii și încurajat de domnii viceamiral (r) Victor BOGDAN (președintele Ligii Navale Române), viceamiral (r) ing.. Ilie ȘTEFAN, ***viceamiral (r) ing. Marcel DIACONESCU****, contraamiral (r) George PETRE, comandor (r) Mihai CHIRIȚĂ ș.a. Apreciind ajutorul neprețuit primit de la conaționalii noștri, cărora le exprimăm profunda noastră recunoștință, adresăm în încheiere cele mai călduroase mulțumiri pentru informațiile, documentația, ilustrațiile etc. primite de la instituțiile și persoanele particulare din străinătate între care în mod deosebit: Prof. Kurt SCHAEFER (Austria), contraamiral (r) Dicio UZUNOV (Bulgaria), ing. René GREGER (Cehia), domnii Jochen KRUESMANN, Reinhart SCHMELZKOPF și Bernd SCHWARZ (Germania), istoricii navali Nicos și John VLASSOPULOS, dr. Kostas A. DAMIANIDIS, Muzeul Marinei din Pireu (Grecia), Muzeele Marinei din La Spezia și Veneția, amiralii dr. Enzo TANGA și Giuliano MANZARI (Italia), istoricii navali* ***Graeme MACLENNAN*** *și* ***Edward A.WILSON*** *(Marea Britanie), Muzeul Marinei din Amsterdam și dl. Martin LINDENBORN (Olanda),* ***Revista da Armada*** *și dl. António E.S. CARMO (Portugalia), Muzeul Naval din Washington și dl. R. Stan MELMAN din Honolulu (S.U.A.), Biblioteca de Stat din Moscova (Rusia), Muzeul Marinei din Istanbul și cpt. cdr. Ahmet YARLîGAȘ (Turcia).*

Redacția va fi recunoscătoare pentru toate observațiile și sugestiile ce vor fi primite din partea cititorilor și care vor putea fi folosite la elaborarea unei noi ediții a DEM.

COLECTIVUL DE REDACTARE

TO THE ENGLISH–SPEAKING READER

Every profession and trade uses its own technical terms to describe the more specialised parts of its work, and nowhere is this more evident than in the language of the seaman. At the same time, in a study of the derivation of nautical terms and expressions, one is impressed with their polyglot mixture. For instance, the English sea terms were derived from Greek, Latin, Italian, Spanish, French, and Dutch sources.

Basically Romance owing to its Latin origin and strong Italian (since the Middle Ages) & French influence, the Romanian nautical terminology is also made of a large number of Slavic, Greek (Byzantine and modern), Turkish, German, and English terms, the latter being more and more preferred in the Navy nowadays. Mostly through Turkish, French and English mediation, a number of nautical words from Dutch, Arabic, Caribbean and such other remote areas have also entered the vocabulary of Romanian sailors. In this way, the speech of the Romanian seaman is a real ***lingua franca****, at least for the Lower Danube and the Black & Mediterranean Seas.*

Although under continuous pressure from landlubber grammarians whose navigational expertise is based on often poorly translated novels, the Romanian nautical language has succeeded to preserve its purity, precision, and beauty. Therefore, in order to keep what we have and as it is obvious that a correct nautical parlance can not be conceived outside the Navy, Merchant Navy, etc., the Editorial Board of the present dictionary recorded only those words and expressions used by sailors ***in ships****, not by landsmen who, in the best case, occasionally go* ***on ships****. That is to say that we considered* ***nautical*** *only those terms listed in the standard nautical dictionaries and manuals, excluding almost all words that are purely literary or poetic.*

We take this opportunity to express our gratitude to the many Romanian and foreign organisations and individuals, navymen and merchant sailors, shipbuilders, naval historians, longshoremen, yachtsmen, etc., who provided us the necessary information and documentation.

In particular we wish to thank our sponsors, NESTOR NESTOR DICULESCU KINGSTON PETERSEN, Attorneys & Counselors, for their generous support.

ON BEHALF OF THE EDITORIAL BOARD
Neculai Pădurariu
Captain, Romanian Navy, Retired

LISTA ABREVIERILOR

AA antiaerian, artilerie antiaeriană
AC artilerie de coastă
ACN Administrația Canalelor Navigabile
ad. adâncime
AFDJ Administrația Fluvială a Dunării de Jos
AFPF Administrația Fluvială a Porților de Fier
AG Aruncător de grenade
AGASm. aruncător de grenade antisubmarine
AISM Asociația Internațională de Semnalizări Maritime
AL Apărarea litoralului
alb. albanez(ă)
alt. altitudine
Am Amiral
amer. american(ă)
amf. amfibiu
ampl. amplitudine
AN artilerie navală
ANM arme de nimicire în masă
ANR Autoritatea Navală Română
Ap AA apărare antiaeriană
Ap AR apărare antirachetă
ApASm apărare antisubmarină
APMC Administrația Porturilor Maritime Constanța
arg. argou, argotic
arh. arhaic, arhaism, arhipelag
Arh. Arhipelag (urmat de denumire)
Arm. armament
ArmN Armament nuclear
ARMS Apărarea Raionului Maritim Sulina
ARPA Automatic Radar Plotting Aids
Art. artilerie
As asalt
ASA arme sub apă
ASIM Asociația Stabilimentelor Industriale ale Marinei
ASm. antisubmarin(ă)
astr. astronomic, astronomie
Asp. aspirant (grad)
Aux. auxiliar
Av. aviație, avion
AvAs aviație/avion de asalt
ApASm aviație/avion antisubmarin(ă)
AvB aviație/avion de bombardament
AvV/B avitație/avion de cânătoare/bombardament
AvC aviație/avion de cercetare
AvCRL aviație/avion de cercetare de radiolocație
AvP aviație purtată
AvTorp. aviație torpiloare, avion torpilor
AvTr aviație/avion de transport
AvV aviație/avion de vânătoare
AvVI aviație/avion de vânătoare-interceptare
Avz. avizo
Az. azimut

BAM baza aeriană militară
BC baterie de coastă
Bd babord
Bg. brigadă
bg. bulgar(ă)
BI batalion de infanterie
BIM batalion de infanterie marină
Biol. biologie, biologic
biz. bizantin(ă)
Bl blindaj, blindat
BMM bază maritimă militară
BNA Brown's Nautical Almanac
Brg. brigadă
BrigFl rigadă fluvială
Bt. baterie
Btl. batalion
Bz bază

C. cap geografic (urmat de denumire)
cal. calibru
CALM Comandament Apărării Litoralului Maritim
CAmFl. contraamiral de flotilă
Can. canonieră
cap. capitală
Cap. caporal
Carg. cargou, cargobot
Cc cap compas, cercetare
CcRE cercetare radioelectronică
CcRL cercetare de radiolocație
CDMN Canalul Dunăre–Marea Neagră
Cdmt. Comandament
Cdr. comandor
Cdt. comandant
CE Comunitatea Europeană
CED Comisi(une)a Europeană a Dunării
CFAU Comandamentul Forțelor Armate Unite (Tratatul de la Varșovia)
CFMM Comandamentul Forțelor Maritime Militare
chin. chinez(ă)
CI contrainformații
CID Comisia Internațională a Dunării
CIOVUM Convenția Internațională pentru Ocrotirea Vieții Umane pe mare
CLC comandant / căpitan de lungă cursă
CLM Comandamentul Litoralului Maritim
CMM Comandamentul Marinei Militare
CN construcții navale
Col. colonel
COLREG Convention on the International Regulations for Preventig Collisions at Sea (1972)
Com. comodor
CoMar. comunicații maritime
conv. convoi
Corv. corvetă
CP cal/cai putere

C/P (Charter party) Contract de navlosire
Cpt. căpitan
CptCdr căpitan-comandor
CptLt căpitan-locotenent
CprR căpitan de rangul (I, II, III)
CPZC Comandamentul Portului şi Zonei Constanţa
Cr. crucişător
CrAA crucişător antiaerian
CrAux. crucişător auxiliar
CrG crucişător greu
CrL crucişător de linie
CrR(N) crucişător purtător de rachete (cu propulsie nucleară)
CrU crucişător uşor

D înălţimea de construcţie a navei
Da drum adevărat (în navigaţie)
DB dragor de bază
Dc drum (la) compas (în navigaţie)
deb. debarcare
Depl. deplasament
Depr. depresiune (meteo)
Der. derivă
Des. desant
DesA/M desant aerian/maritim
Det. detaşament
Dg drum giro (în navigaţie)
DHM Direcţia Hidrografică Maritimă
dim. dimensiuni (LxlxP m; lungime-lăţime-pescaj în metri)
div. divizie
DivI divizie de infanterie
DivIM divizie de infanterie maritimă
DivM Divizie de Mare, divizie maritimă
DivMc divizie mecanizată
DM drept maritim, dreptul mării
Dm drum magnetic (în navigaţie)
DMR direcţia mişcării relative (în cinematica navală)
Dn divizion
DNA divizion de nave auxiliare
Dr. dragor
DR dragor de radă
Drg. dragă, dragaj
Ds. distrugător
DsR distrugător purtător de rachete
dw deadweight (capacitate de încărcare)

E est, estic
ECDIS Electronic Chart Display and Information Sysyem
Eco. ecologic, ecologie
El. elicopter
ElASm. elicopter antisubmarin
ElAt elicopter de atac
ElCc elicopter de cercetare
ElDr elicopter dragor
engl. englez(ă)
ES escortor
Esc. escadră

FA Forţele Armate
FAS free alongside ship (liber de-a lungul navei)
fin finlandez(ă)
fl. fluviul, fluvial
Fl. fluviu (urmat de denumire)
Flt. flotă
FOB free on board (liber pe bord; franco bord)
fr. francez(ă)
Frg. fregată
FRSN Federaţia Română de Sporturi Nautice
Frt. fruntaş
Ftl. flotilă
FtlFl Flotilă fluvială

g golf
G. Golful (urmat de denumire)
gen. genovez (dialect)
geogr. geografic, geofrafie
germ. german(ă)
GMT Greenwich Mean Time (timpul mediu la Greenwich)
GNL grupare navală de lovire
gr. grec, greacă
gr.ant. greaca antică
GrASm grenadă antisubmarină
GrNav. grupare de nave, grupare navală

h oră, înălţime
hg. hidrografic, hidrografie
HdAv. hidroaviaţie, hidroavion
HdLc hidrolocaţie, hidrolocator
HdTh hidrotehnic(ă)
HW high water (maree înălţime)

ICPRONAV Institutul de Cercetări şi Proiectări Navale
IM Infanterie marină
IMCO Intergovernamental Maritime Consultative Organization (Organizaţia Maritimă Consultativă Interguvernamentală)
IMO International Meteorological Organization (Organizaţia Meteorologică Internaţională)

înc. încărcătură
înv. învechit

jur. juridic
JurMar jurisdicţie maritimă

L lungimea navei
l lăţimea navei
lat. latină
lb. livră, pfund
livr. livresc
LM lansator de mine
LNR Liga Navală Română
Log. Logistică (asigurarea tehnico-materială)
long. longitudine
lov/min. lovituri pe minut (la o armă de foc)
Lpp lungimea navei între perpendiculare

LR lansator de rachete
L.R. Lloyd's register (Registrul Lloyd)
LGASm lansator de grenade antisubmarine
LST Landing Ship Tank (navă de debarcare tancuri)
Lt. locotenent
Lt.Cdr. locotenent-comandor
Lt.maj. locotenent major
LTorp lansator torpile

M Marea (urmat de denumire)
MAM Ministerul Aerului şi Marinei
MApN Ministerul Apărării Naţionale
MC Marina civilă
MCG Marele Cartier General
MCo Marina comercială
med. medical, medicinal, medicină
meteo. meteorologie, meteorologic
MFA Ministerul Forţelor Armate
mg. maghiară
mil. milion
Min. mineralier
mitr. mitralieră
MM marina militară
Mm milă marină
M.m. maistru militar (clasa I, II, III, IV)
M.m.p. maistru militar principal
MN meteorologie nautică
Mon. monitor
MS. motor ship (motonavă)
Mr maior
MStM Marele Stat Major
mgt. megatonă
MtN motonavă
MTTc Ministerul Transportului şi Telecomunicaţiilor
MU mare unitate

N nord
NATO North Atlantic Treaty Organisation
NAux. navă auxiliară
NAVROM „Navigaţia Română" Intreprindere de navigaţie maritimă; Companie de navigaţie maritimă
NBz navă-bază
NCol. navă-colectoare
Nd nod (Mm/h)
NDb navă de debarcare
NDD navă de degazare şi dezactivare
NDs navă de desant
NE Nord-Est
NFar navă-far
NFR Navigaţia Fluvială Română
NFrig. navă frigorifică
NH navă hidrografică
NL navă de linie
NMS Nava Majestăţii Sale
NpA navă pe pernă de aer
NpN navă cu propulsie nucleară
NpR navă purtătoare de rachete
NS navă de salvare
NSc navă şcoală
NSupr. navă de suprafaţă
NV, NW Nord-Vest, Nord-West

oc. Ocean, oceanic, oceanografie
Oc. Ocean (urmat de nume)
OILA Observare, Informare, Legături Aero
ol. olandez(ă)
OPEC Organization of Petroleum Exporting Countries (Organizaţia Ţărilor Exportatoare de Petrol)

P pescaj
PA portavion
PAASm portavion antisubmarin
PAE portavion de escortă
PAL portavion de lovire
PAN portavion cu propulsie nucleară
PC punct de comandă, punct de control
PCA porturi comunicaţii pe apă
PCI protecţia contra incendiilor
PEl portelicopter
PEID portelicopter de desant
pen. peninsulă
Pen. peninsulă (urmată de denumire)
pesc. pescuit, tehnica pescuitului
Pesc. pescador
Petr. petrolier
PIL post de informare de luptă
PlPetr. platformă petrolieră (de foraj marin)
Plt. plutonier
Plt.adj. plutonier adjutant
Plt.maj. plutonier major
PM puitor de mine
PMA poziţie mine-artilerie
Pmax. pescaj maxim
Pmin. pescaj minim
POCM punct de observare contra minelor
pol. polonez(ă)
port. portughez(ă)
PPl puitor de plăşi
Ppp pescaj pupa
Ppv pecaj prova
PTA ponton de transport armat

Q codul Q, navă Q

r. râu
R. Râul (urmat de denumire)
(r) rezervă, retragere (menţiune după gradul militar)
Ra relevment adevărat
Rct. rachetă
Rd. radio
Rdlc. radilocaţie
RDr. remorcher dragor
RdTh radiotehnică
reg. regionalism

rem. remorcher
Ret. retragere
Rez. rezervă
RFl remorcher fluvial
Rg regiment
RL radiolocator, radiolocaţie
RM război mondial; remorcher maritim
RNR Registru Naval Român
rom. română, românească
ROMLINE Societatea română de navigaţie (desprinsă din Navrom)
ROMTRANS Societate română de navigaţie
Rpp relevment pupa
Rpv relevment prova
rus rus(ă), rusesc

S sud
SALVAMAR Organizaţie de salvare a vieţii pe mare
srb. sârb(ă)
Scaf. scafandru, scafandrerie
SE Sud - Est
Serv. servicii
Sg. sergent
Sg.maj. sergent major
SHd. serviciul hidrografic
sin. sinonim
SLE Secţia Legături Externe
Slt. sublocotenent
Sm. submarin
SM şalupă maritimă
SmN submarin cu propulsie nucleară
SmMT submarin minero-torpilor
SmPRB submarin purtător de rachete balistice
SMR Serviciul Maritim Român
SmSl submarin de salvare
SmT submarin torpilor
SN şantier naval
S.O.S. semnal internaţional de primejdie
SOVROMTRANSPORT Societate de navigaţie sovieto-română
sp. spaniol(ă)
Sold. soldat
spt. sport
SRD Societate (de navigaţie) Română Dunăreană
SRL staţie de radiolocaţie
SSM Subsecretariatul de Stat al Marinei
StMM Statul Major al Marinei
str. strâmtoare
supr. suprafaţă
SV, SW Sud-Vest, Sud-Wes

Şal. Şalupă
ŞalD Şalupă dragoare
ŞalT Şalupă torpiloare

T tun
TAB transportor amfibiu blindat
tact. tactică
TAM teatru de acţiuni militare
Tc. tanc
tc. turc(ă)
tdw tonaj/tonă deadweight (capacitate de încărcare;
tf tonă forţă
ThNav tehnică navală
TLT tub (uri) lanstorpile
tm tonă metrică
TMAM teatru maritim de acţiuni militare
TOF teatru de operaţiuni a flotei
TOFl teatru de operaţiuni a flotilei
TOM teatru de operaţiuni maritime
TNT trinitrotoluen (trotil)
top. topografie, topografic
Torp. torpilor, torpilă
Tp transportor, navă de transport
TRB tonaj/tonă registru brut
TRN tonaj/tonă registru net
Trs. transmisiuni

UKW unde ultrascurte
UL unde lungi; unitate de luptă
UM unde medii; unitate militară
ung. ungar, ungară
US unde scurte
UUS unde ultrascurte

V, W Vest, West
v. vezi
VAm. viceamiral
var. variaţie (magnetică), variabil, variantă
VASm vânător antisubmarin, vedetă antisubmarină
VB vedetă blindată
Vd variaţia distanţei (în cinematica navală)
VD vedetă dragoare
VDs. vedetă de desant
vel. velier
Vmax. viteză maximă
Vmed. viteză medie
VPR vedetă purtătoare de rachete
VT. vedetă torpiloare
VTAP vedetă torpiloare pe aripi portante
VRPA vedetă torpiloare pe pernă de aer

W West (pentru a nu se confundă cu V de pe viteză)
WB water ballast (apă de balast)

YCR Yacht Club Român
YCRR Yacht Club Regal Român
YO indicativul de naţionalitate a avioanelor româneşti
YQBX Indicativul internaţional de apel radio al navei-şcoală „Mircea"

Z fusul orar zero, GMT (Timpul Mediul la Greenwich)

PLANȘE ȘI HĂRȚI ÎN AFARA TEXTULUI

1. Harta principalelor căilor maritime
2. Lumini și semne de zi
3. Balizaj internațional, balizaj pe Dunăre

1. Mărcile distinctive și mărcile de comandament
2. Pavilioanele Codului internațional de semnale
3. Micul și marele pavoaz
4. Velatura bricului „Mircea" (II)

1. Harta zonelor de mare rea
2. Harta curenților marini
3. Harta principalelor zone de pescuit oceanic

1. Pavilioanele statelor lumii

A

A 1. Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Am un scafandru la apă; menţineţi-vă la distanţă bună cu viteză mică"; vechea semnificaţie era: „fac probe de viteză". **2.** Coeficient aproximativ al deviaţiei compasului magnetic. **3.** Eroare a liniei de credinţă a compasului magnetic sau giroscopic; *sin.* A mecanic.

„A" (ex „Amzel") *ist.* Remorcher german, construcţie 1938, amenajat ca remorcher/dragor predat temporar Forţei Navale Maritime române în martie 1941 împreună cu alte trei nave de acelaşi tip (cu indicativele „B", „D", „F"). Caracteristici: depl. 126 trb, L 24,1 m, 2 motoare Diesel a 250 CP; vit. 12 Nd. Armament: Ix20 mm, 2 aruncătoare de grenade ASm., echipament de dragaj mecanic şi magnetic. Cele 4 nave au format secţia de dragaj uşor a Comand. portului şi zonei Constanţa (CPZC). Dragorul „A" a luat parte la dragarea drumului costier Constanţa – Odessa – Cherson şi la remorcarea convoaielor de şlepuri pentru trupele germano-române din Crimeea, pe drumul costier până în M. Azov (1942–1943). Înapoiat marinei germane în febr. 1943, „A" a continuat să participe la operaţiunile de convoiere pentru Crimeea. A fost scufundat de aviaţia flotei sovietice la 9 mai 1944 la evacuarea Sevastopolului. Remorcherele „B" şi „D" au sărit în aer pe mine în timp ce dragau barajele de mine sovietice din zona Oceacov (24 oct. 1941), iar „F" s-a refugiat în 1944 în M. Egee.

„A" 1. Canonieră/dragor (*v.* şi „B", „C", „D"), prima denumire românească dată uneia dintre cele patru „prinzătoare de mine" franceze („Chiffonne", „Friponne", „Impatiente", „Mignonne") construite în 1916–1917 la şantierul naval Lorient, cumpărate de România în 1920 şi modernizate în 1941–1942. Numele definitive ale acestor nave au rămas „Cpt. Dumitrescu", „Slt. Ghiculescu", „Lt. Lepri" şi „Lt. cdr. Stihi". **2.** Remorcher / dragor; fostul remorcher german „Aschau" (ex Lübeck) inclus în flota română sub numele de „A". *v.* „Aschau".

„AARON MANBY" *ist.* Prima navă engleză construită din metal şi având o maşină cu aburi, care a traversat Canalul Mânecii în 1822. A fost proiectată de inginerul Charles Napier.

ABAC *înv.* Platou rotund sau dreptunghiular cuprinzând un ansamblu de diagrame; serveşte la determinarea unor mărimi scalare în tragerile de artilerie, la calcularea vitezei navei etc.

ABACĂ *sin.* manila.

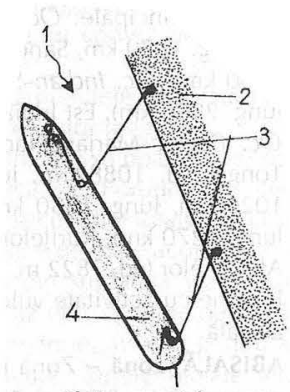
ABANDON *DM* Renunţare la dreptul de proprietate asupra navei şi caricului în profitul asiguratorului. Acţiunea se numeşte **a face A.**

ABANDONARE Părăsirea navei în cazuri de forţă majoră (sinistru, incendiu, avarie etc.), când, cu toate măsurile luate, aceasta nu mai poate fi salvată, iar viaţa echipajului şi pasagerilor este în pericol. Pasagerii se evacuează în următoarea ordine: femei, copii şi bolnavi, bărbaţi, membrii echipajului care nu fac parte din echipele pentru combaterea avariei şi, în cele din urmă, restul echipajului, după ce s-au epuizat toate posibilităţile de salvare a navei. Comandantul părăseşte ultimul nava.

ABANOS Lemn de arbore tropical folosit la construcţii şi amenajări pe nave de pasageri şi pe iahturi. **A. african** este de culoare neagră; **A. de Maccasar** poate avea diferite nuanţe, de la galben la brun închis cu irizaţii negricioase.

ABATAJ *sin.* abatere în carenă.

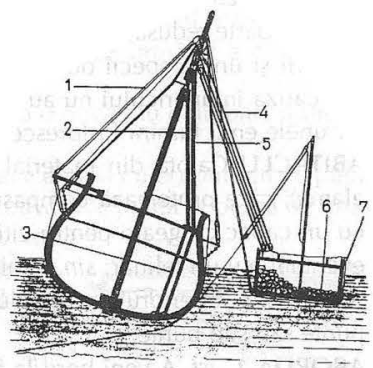
ABATERE 1. Întoarcere voită într-un bord, la plecarea de la ancoră sau de la geamandură. **2.** Îndepărtarea de la direcţia din care bate vântul. **3.** *fl.* Manevră de deschidere a unui şlep folosind o sârmă de abatere şi cârma acţionată de curentul apei. **4.** v. curbă de giraţie, *v.* deschidere.



Abaterea unui şlep: *1* – curent; *2* – cheu; *3* – sârme de abatere; *4* – şlep.

ABATERE DIN DRUM *MC* Abatere a unei nave comerciale de la drumul direct între două porturi.

ABATERE ÎN CARENĂ *înv.* Înclinare voită a navei astfel încât opera vie să iasă din apă pentru a fi carenată sau reparată, fără a pune nava în pericol de răsturnare.



Abatere în carenă: *1* – şart de carenaj; *2* – ac; *3* – pontil; *4* – palanc de abatere; *5* – şcondru; *6* – lest; *7* – ponton de abatere.

A.î.C. se făcea cu ajutorul unor palancuri de abatere, legate cu o macara de catarg şi cu cealaltă la o baba de abatere; *v. fig.* baba. În trecut, se foloseau în acest scop

pontoane de abatere sau chiar ancorele navei. Procedeul a fost frecvent folosit pe vremea navelor cu vele care aveau corpul de lemn, pentru a reînnoi calafatul, pentru a le cătrăni şi mai ales pentru a distruge cu flăcări sfredelitorii (Teredo navalis ş.a.) care perforau opera vie. A.î.C. se utilizează astăzi numai în cazul navelor mici de cabotaj; *v.* carenaj.

ABAZA *MN* Vânt de sud-est pe coasta de vest a M. Negre (*denumire folosită de pescari*); *sin.* abazia.

ABC, table ~ Table care permit calcularea azimutului prin trei intrări în trei table intitulate A B C.

ABIDJAN Oraş-port, capitala Rep. Coasta de Fildeş (Africa Occidentală) situat la 9 km de Oc. Atlantic cu care comunică printr-un canal dragat ce permite intrarea navelor de mare tonaj şi acostarea la cheurile sale. Serveşte ca port de export pentru statele vecine Volta Superioară şi Mali. Aici anual se operează peste 2200 de nave cu o capacitate de trafic de 4 mil. tone. Dispune de o rafinărie care prelucrează petrolul provenit din Nigeria. Produse pentru export: cacao, cafea, citrice ş. a. Aeroport.

ABIS Depresiune submarină de dimensiuni mari pe fundul oceanului cel mai adesea în formă de arc, atingând lăţimea de 90–110 km, lung. până la 3500 km şi ad. 6000–11 000 m având pantele relativ abrupte. Abisuri principale: *Oc. Atlantic*-Puerto Rico (ad. 8742 m, lung. 1070 km, Sandwich de Sud (ad. 8264 m, lung. 1380 km); *Oc. Indian*-Sondelor (Inijawa) (ad. 7209 m, lung. 2900 km), Est India (ad. 6335 m, lung. 1244 km); *Oc. Pacific*-Mariane (ad. 11022 m, lung. 1340 km), Tonga (ad. 10882 m, lung. 860 km), Filipinelor (ad. 10265 m, lung. 1330 km), Kermandec (ad. 10047 m, lung. 1270 km), Kurilelor (ad. 9717 m, lung. 2170 km), Aleutinelor (ad. 7822 m, lung. 3570 m). Multe A. se află în zone cu activitate vulcanică şi seismică. *sin.* Groapă abisală.

ABISALĂ, zonă ~ Zonă în mări şi oceane cu adâncimi cuprinse între 2000 şi 7000 m şi care ocupă peste 3/4 din suprafaţa oceanului Planetar. Constituie fundul sau albia propriu-zisă a oceanului fiind şi cea mai accidentată. Apele abisale au o mobilitate redusă, temperaturi scăzute cca. 1–2°C (sub 0° în zona polară) şi densitatea cu valori constante. Prezenţa organismelor vii este foarte redusă; cele vegetale sunt reprezentate de bacterii şi unele specii de alge saprofite; cele animale din cauza întunericului nu au ochi sau au ochi enormi iar unele emit lumini fosforescente.

ABITACLU Calotă din material amagnetic (de regulă, alamă), care protejează compasul magnetic, prevăzută cu un capac cu geam pentru citirea gradaţiilor rozei şi, eventual, cu un felinar; *sin.* habitaclu; *v. fig.* compas.

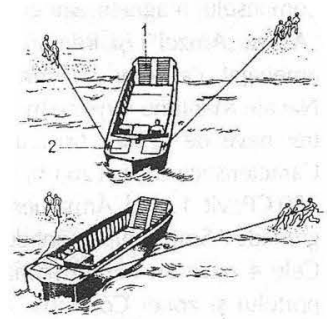
ABORD În interiorul bordajului sau parapetului, pe punte sau sub punte.

ABORDÁ 1. *ist.* A veni bord la bord sau cu bompresul pe bordul unei nave inamice pentru a o captura prin abordaj. **2.** A lovi accidental o navă sau o geamandură; *sin.* a face coliziune, a intra în coliziune. **3.** A lua contact cu o coastă prin intermediul unei ambarcaţiuni. **4.** A merge cu o ambarcaţiune la bordul unei nave pentru ambarcare/debarcare de pilot, vizită etc.

ABORDABILĂ *v.* coastă (2).

ABORDAJ 1. *sin.* coliziune. **2** *ist.* Manevră constând din aşezarea navei proprii bord la bord cu o navă inamică pentru a o captura prin luptă corp la corp. A. era o manevră practicată pe vremea navelor cu rame şi vele. Pentru legarea de nava inamică se utilizau gheare de A. Armele folosite erau: sabia de A., toporul de A., grenada cu fitil etc. Marinarii destinaţi să meargă sau să sară la A. formau unul sau mai multe divizioane de A. Cazuri cu totul izolate de A. au avut loc atât în primul, cât şi în cel de-al doilea război mondial.

ABORDARE 1. Acţiunea de a lua contact cu uscatul cu ajutorul unei ambarcaţiuni sau nave de debarcare. La A. trebuie să se evite ca ambarcaţiunea să cadă între valuri, ceea ce se realizează cu ajutorul unor parâme date în ambele borduri (*a nu se confunda cu abordajul*). **2.** Acţiunea de a aborda (4).



Abordare:
1 – rampă prova; *2* – motor.

ABORDOR *ist.* Marinar care mergea sau sărea la abordaj.

ABRAZIUNE MARINĂ Fenomen de erodare sau chiar de distrugere a malului sau a construcţiilor portuare sub acţiunea vânturilor, valurilor, curenţilor marini, înghejului, dezghejului etc.

ABSENŢĂ DE LA BORD *MC* Lipsa de la bord, fără învoire, a unui membru din echipaj, care nu s-a prezentat până la plecarea navei. În unele state maritime A. d. B. se consideră „dezertare".

ABU - DHABI Oraş-port şi cap. Emiratelor Arabe Unite, situat la ţărmul G. Persic. Cca 400 mii loc. Centru comercial. Import: maşini, utilaje, mijl. de transport, bunuri de larg consum; export: petrol, gaze lichefiate, curmale, peşte; pescuit de perle.

ABUKIR *ist.* Localitate din Egipt aflată la NE de Alexandria, în apropiere de baia cu acelaşi nume unde, în timpul expediţiei lui Napoleon Bonaparte în Egipt (1798–1801), a avut loc bătălia navală între flotele cu vele franceză (13 nave de linie şi 3 fregate) şi engleză (14 nave de linie) şi în care flota engleză comandată de amiralul Nelson a distrus escadra franceză a amiralului Brueys. Distrugerea flotei franceze a întrerupt legătura armatei lui Napoleon cu Franţa, grăbind înfrângerea acesteia la Alexandria (1801).

ABUZ DE PAVILION *DM* Folosirea unui pavilion naţional la care nava respectivă nu are dreptul (pavilion fals) pentru a induce în eroare inamicul.

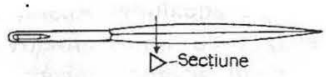
AC 1. *hd.* Stâncă submarină înaltă şi ascuţită care nu poate fi descoperită decât prin dragaj hidrografic. **2.** *înv.* Şcondru cu care se întărea arborada navei la abaterea în carenă; *v. fig.* abatere în carenă.

AC DE GRANDEE *v.* ac de vele.

AC DE MERLINAT Ac de cusut cu merlin.

AC DE RELEVMENTE *v.* alidadă.

AC DE VELE Ac cu secţiune triunghiulară folosit pentru coaserea velelor. Se fabrică, de regulă, în 15 mărimi, de la 4 la 18. Numerele 9–18 sunt utilizate mai frecvent. Pentru velele de iaht se folosesc cu precădere numerele 13–16. Numerele 11–13 sunt folosite pentru coaserea grandeelor, purtând denumirea de ace de grandee. Numerele mici se folosesc şi ca ace de merlinat.



Ac de vele

AC MAGNETIC Piesă magnetică, de regulă din alnico (aliaj de aluminiu, nichel şi cobalt) în formă de bară sau tub folosită la construcţia compasului magnetic. Suspendată de un fir cu torsiune neglijabilă, sau susţinută de un pivot ascuţit în centrul ei de greutate, se roteşte în câmpul magnetic terestru ocupând o poziţie ce materializează direcţia liniilor de forţă ale câmpului magnetic respectiv. Indică în permanenţă direcţia nordului magnetic iar la navă – nordul compas.

ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRÂN" Instituţie militară de învăţământ superior de specialitate, cu autonomie universitară, înfiinţată printr-o hotărâre a Guvernului României din 17. 05. 1990, care pregăteşte ofiţeri de comandă şi ingineri activi pentru MM, ofiţeri ingineri maritimi şi fluviali pentru flotile şi întreprinderile beneficiare din ţară şi străinătate, aceştia din urmă în secţiile Facultăţii de Marină Civilă, organizată în cadrul A.N. Primii comandanţi ai A.N.: CAm. Eugeniu Dumitrescu (1990–1993), CAm. ing. Corneliu Cristescu (1993–1999), VAm Gheorghe Marin (1999–2004), *v.* Învăţământul de marină.

ACAJU Lemn de arbore tropical de culoare roşie folosit la construcţia iahturilor. Putrezeşte greu, dar este puţin elastic. Varietăţile cele mai folosite : **Marele Bassam**, destul de suplu; **Niangon**, mai puţin suplu; **Avodiré**, casant; **Sapelli şi Cipo**, decorative, fiind utilizate pentru amenajări şi suprastructuri.

ACALMAT (*despre navele cu vele*) Imobilizat din cauza lipsei de vânt.

ACALMIE *MN* Îmbunătăţirea temporară a vremii, caracterizată prin căderea vântului şi liniştirea mării.

ACAMAR Steaua nautică θ Eridani (Eridan), mărimea 3,1; în arabă „Capătul râului" (ca şi Achernar).

ACCELERAŢIE Rata de modificare a vitezei unui obiect. Decelerația (încetinirea) este acceleraţia în sens opus faţă de viteza obiectului. **Curbă de A** diagramă reprezentând acceleraţia/decelerația, care permite calcularea distanţei câştigate/pierdute o dată cu mărirea/micşorarea vitezei.

ACCESORII (ale navei) **1.** Denumirea generică pentru parâme, macarale, bigi, sârme, muşamale, şcondri, ancore etc **2.** Dispozitive mecanice ajutătoare pentru funcţionarea maşinilor navei şi a accesoriilor de punte.

ACCRA Cap. Rep. Ghana, port la G. Guineii din Oc. Atlantic. Cca 1 mil. loc. În 1960, la 25 km *V.* de A. s-a construit noul port Tema, cu condiţii mai bune de acostare a navelor. Trafic internaţional. Import: maşini, utilaje, combustibil, prod. chimice, alimentare; export: mangan, aur, diamante, cacao. Şantier de reparaţii nave. *Ist.* Menţionată din sec. XVI. Ocupată de englezi, devine în 1876 centru ad-tiv al coloniei britanice Coasta de Aur. Din 1957 cap. Ghanei independente.

ACELOR, curentul ~ (*port.* Agulhas). Curent cald în Oc. Indian, lângă ţărmurile de SE ale Africii. Se formează prin contopirea apelor curenţilor Mozambic şi Madagascar. Se deplasează către S cu o vit. med. de 2,7ź3,7 km/h. La 38° lat. S întâlneşte curentul rece al Vânturilor de Vest şi intră în adâncime. Temp. apei în febr. + 27°C la N şi + 20°C la S; în aug. + 22°C la N şi + 16° la S. Salinitatea 35,5 ‰. Influenţa acestui curent se simte până la lat. 42° S de Capul Bunei Speranţe.

ACHERNAR Steaua nautică α Eridani, mărimea 0,6; în arabă „Capătul râului" (ca şi Acamar).

ACIC *ist.* Ambarcaţiune fluvială cu fundul plat, fără punte, folosită pentru transportul de materiale sau de animale vii; *sin.* ustuacic, ustoacă. Acicul se deplasa cu ajutorul a opt rame numite *opacine*. Ambarcaţiuni de acest tip construite şi manevrate de români au fost semnalate în număr mare pe Dunăre în sec. XVII–XVIII. Termenul *acic* este o prescurtare de la *ustuacic*, fiind atestat în această formă scurtă într-un document turcesc din anul 1793, în contextul construcţiilor navale din Ţara Românească.

ACLAMF *fl.* Remorcă dată în diagonală (*cruce*) între prima şi următoarea dană ale unui convoi de şlepuri: *sin.* anclamf.

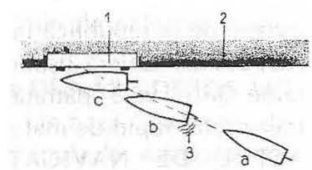
ACLINĂ Curba care uneşte toate punctele de pe glob cu înclinaţia magnetică zero; *sin.* ecuator magnetic.

ACOPERIRE 1. Zonă de mare în care se poate folosi un mijloc de navigaţie electronică. **2.** Porţiune de cer acoperit cu nori; se exprimă în zecimi din totalul cerului vizibil; *v.* nebulozitate. **3.** Porţiune de mare acoperită cu gheţuri; se exprimă în zecimi din suprafaţa vizibilă a mării. **4.** *mil.* Acţiune desfăşurată de o grupare de luptă navală (nave de suprafaţă, submarine, aviaţie) pentru a intercepta, la o anumită distanţă, forţele navale ale inamicului şi a le împiedica să lovească obiectivele (comunicaţii maritime, convoaie, porturi etc.) în folosul cărora se execută.

ACORD DE ÎNCĂRCARE. *MC* Condiţie stabilită în angajarea unei nave, potrivit căreia armatorul se obligă să efectueze transportul conform clauzelor reciproc acceptate, data încărcării şi eventual cantitatea de încărcat sau locul de încărcare urmând a fi stabilite ulterior.

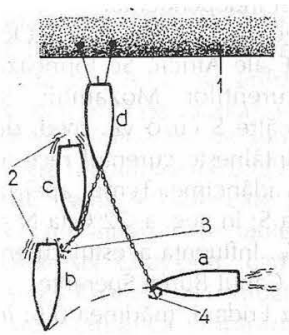
ACOSTA A duce şi a lega o navă sau o ambarcaţiune la cheu sau la altă navă.

ACOSTARE Acţiunea de a acosta cu bordul sau cu pupa la cheu. În ultimul caz nava este ţinută la prova de una-două ancore sau de o legătură dată la o geamandură. Din punctul de vedere al Regulilor de drum, o navă legată cu pupa la cheu şi ancorată nu este considerată navă ancorată. Ambarcaţiunile



Acostare cu bordul:
1 – estacadă; *2* – cheu; *3* – maşina înapoi.

acostează, de obicei, la scara navei şi întotdeauna prova la prova. A. prova la pupa nefiind admisă decât cu totul excepţional. În ultimul timp unele tipuri de nave (de ex. Ro-Ro) încarcă şi descarcă acostând cu prova la cheu.



Acostare cu pupa:
1 – cheu; *2* – maşina înapoi; *3* – se fundarisește ancora a doua; *4* – se fundarisește ancora întâi.

„ACROHE AUSTRALIS" *spt.* Yacht de mici dimensiuni, operă a constructorului de ambarcaţiuni de aluminiu şi navigatorului italian Sergio Testa, cu care, între anii 1984–1985, acesta a efectuat o călătorie circumterestră în solitar. Cu dimensiunile: 3,30 × 1,58 × 1,35 m A. A. este cea mai mică ambarcaţiune care a efectuat o asemenea călătorie.

ACRUX Steaua nautică α Crucis (Crucea Sudului), mărimea 1,1.

ACT DE VÂNZARE *MC* Document prin care se efectuează transferul proprietăţii navei de la vânzător la cumpărător. Vânzarea navei se face cu act scris, autentificat şi transcris în registrele căpităniei portului de ataş al navei. Transmiterea proprietăţii se înscrie în actul de naţionalitate al navei.

ACTE DE BAZĂ Totalitatea certificatelor de registru şi a actelor cerute de convenţiile internaţionale sau de legislaţia internă care se eliberează unei nave civile.

ACTE DE BORD Documentele care trebuie să existe în permanenţă la bordul unei nave. Certificatul de naţionalitate, certificatul de tonaj, certificatul de bord liber, certificatul de navigabilitate (de clasă şi de siguranţă) ale navelor comerciale se depun la căpităniа portului pe timpul staţionării în port. Alte acte referitoare la instalaţiile bordului, caric etc. se ţin la zi prin grija comandantului navei, iar cele privind reviziile, vizitele etc. se ţin la zi şi la Societatea de clasificare.

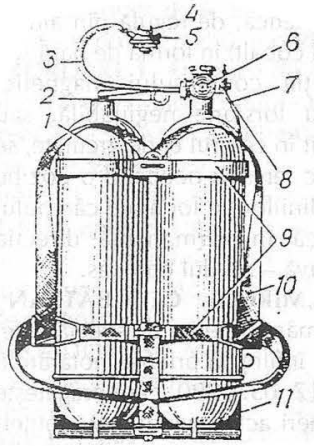
ACTIUM *ist.* Numele antic al unui promontoriu situat pe coasta vestică a Greciei (golful Arta) unde în anul 31 î.Hr., în timpul războiului civil de la Roma, flota condusă de Caius Octavianus (260 nave uşoare) a obţinut o victorie hotărâtoare asupra flotei lui Marcus Antonius şi Cleopatrei, regina Egiptului (230 nave grele). Rolul hotărâtor în bătălie l-au jucat navele mobile ale lui Octavianus – liburnele şi biremele, dotate cu maşini de aruncat şi gheare de abordaj, faţă de triremele greu de manevrat ale lui Antoniu. Prin această victorie, Octavianus a deschis drumul de trecere de la republică la imperiul roman.

ACTUARIA Galeră uşoară romană cu 15 perechi de rame şi o velă pătrată, folosită mai ales pentru transportul rapid de materiale militare.

ACTUL DE NAVIGAŢIE *ist.* Lege votată de parlamentul englez în 1651 care permitea intrarea în Anglia a mărfurilor coloniale transportate numai pe nave engleze iar a mărfurilor europene transportate numai pe nave engleze sau aparţinând ţărilor de unde proveneau mărfurile respective. A.d.N. era îndreptat îndeosebi împotriva olandezilor, pe atunci cărăuşii mărilor, şi a grăbit astfel dezvoltarea marinei comerciale engleze.

ACTUL DE NAVIGAŢIE PE DUNĂRE *ist. v.* Regimul Dunării.

ACVALANG (*engl.* aqualung) Aparat de scafandru autonom prevăzut cu un dispozitiv automat de respiraţie (plămânul acvatic), inventat în 1943 de francezii Jacques Yves Cousteau şi Émile Gagnan.



Acvalang:
1 – butelie; *2* – conductă de înaltă presiune; *3* – furtun; *4* – muştiuc; *5* – dispozitiv automat de respiraţie; *6* – reductor; *7* – *8* conjunctor şi tirajul rezervei de aer; *9* – coliere; *10* – curele de strângere; *11* – talpă.

care permite respiraţia sub apă şi scufundarea până la 50–60 m. *Sin.* SCUBA (Self-contained underwater breathing apparatus).

ACVANAUT (*engl.* aquanaut) Specialist în scufundări făcute în scopul de a cerceta mediul marin.

ACVAPED *ist.* Mijloc de deplasare a scafandrilor construit de americanul Temple (1896). Consta dintr-un submarin miniatural din tablă de aluminiu având 5 m lungime şi propulsat de o elice acţionată de către scafandru printr-un sistem de pedale.

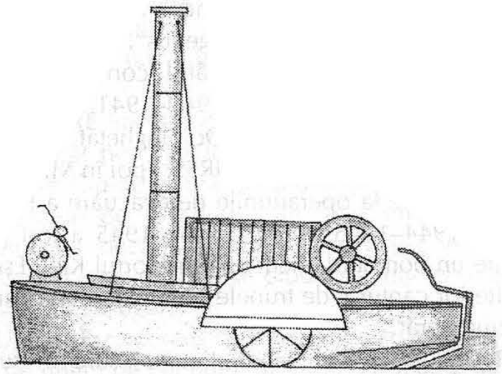
ACVAPLAN Scândură (planşă) de lemn, remorcată de o ambarcaţiune cu motor şi pe care sportivul, ţinându-se de o coardă fixată în partea dinainte a planşei, ocupă diferite poziţii imprimând acesteia din urmă anumite moduri de alunecare pe apă; *sin.* schi nautic.

ACVATORIU (*lat.* aqua territorium) Suprafaţă de apă având anumite limite, ca de exemplu bazinul portuar (inclusiv rada închisă a acestuia), o porţiune din mare, golf, hidroaerodrom ş.a.; *v.* ape portuare.

AD-VALOREM *MC* În raport cu valoarea. Stabilirea unor raporturi separate referitoare la navlu, asigurare, participare la avaria comună, taxe vamale etc. în funcţie de valoarea bunului transportat, fără a ţine seama de clauzele de contract care le reglementează.

„ADA" *ist.* 1. Şalupă-remorcher cu zbaturi construită la Viena (1820), probabil una din primele nave având maşină cu abur. Era proprietatea unui armator din Brăila, fiind folosită la remorcarea velierelor ce intrau din M. Neagră pe Dunăre. 2. Vapor cumpărat de ruşi de la austrieci (echipaj mixt rus-român, pilot Anton Cuglievan) cu care s-a încercat forţarea trecerii de la Gura Timocului la Zimnicea pentru a demonstra

ineficienţa blocusului instituit de turci pe Dunăre la 19 aprilie 1877. Operaţia nu a reuşit; nava pusă pe uscat în zona Bechet şi atacată de ambarcaţiuni turceşti a fost părăsită de echipaj.



„Ada" (1)

ADÂNCIME Distanţa măsurată pe verticală între suprafaţa apei şi fund. A. variază în raport cu mareea, presiunea atmosferică, vânturile dominante, afluxul de apă dulce al fluviilor. În cazul hărţii marine A. este raportată, pentru mările fără maree, la nivelul mediu al mării, iar pentru mările cu maree, la nivelul zero al hărţii marine, aflat, de regulă, sub nivelul celei mai joase maree. **A. navigabilă minimă** *fl.* A. egală cu pescajul calculat al navei plus rezerva pilotului; *sin.* A. navigabilă de garanţie; *v.* cotă, etiaj.

ADÂNCIME CRITICĂ DE DEFERLARE *hd.* Adâncime la care creasta unui val se sparge şi cade înainte, din cauză că baza lui îşi micşorează viteza în urma frecării de fund.

ADÂNCIME DISTINCTĂ *hd.* Adâncime care se deosebeşte de valoarea izobatelor corespunzătoare de pe hărţile marine. Pentru a fi recunoscute, aceste adâncimi sunt înconjurate cu cerculeţe punctate. Un grup de adâncimi distincte se numeşte „pată distinctă", care apare în special în zonele puţin cercetate din punct de vedere hidrografic.

ADÂNCIME NAVIGABILĂ *hd.* Adâncimea minimă a apelor într-o zonă în care se navigă (pasă, canal navigabil, intrare în port etc.) ce permite navigaţia navelor de un anumit pescaj. În mările fără maree şi la râuri această adâncime se obţine adunând la pescajul navei „rezerva pilotului" de minimum un picior (0,305 m). În mările cu maree, adâncimea navigabilă depinde de stadiul de desfăşurare a mareei. Anumite zone de navigaţie se menţin prin dragarea fundului în scopul realizării adâncimii necesare. Modificările acestor adâncimi se comunică în „avizele pentru navigatori"; *sin.* A. de garanţie; *v.* cotă, etiaj.

ADÂNCIMEA BAREI *hd.* Adâncimea minimă deasupra unei bare, care permite trecerea unei nave maritime încărcate, fără ca aceasta să fie în pericol de a eşua. Se măsoară faţă de nivelul mediu al mării (în mările fără maree) şi faţă de nivelul mediu al mării corespunzător mareei joase în zonele cu maree.

ADÂNCUL Vânt dinspre larg (*termen folosit de pescari*).

ADELAIDE Oraş în S Uniunii Australiene şi important port la Oc. Indian (G. St. Vincent); cca 730 mii loc. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. În al doilea RM şi-a dezvoltat pe lângă industria alimentară şi uşoară şi cea constructoare de maşini, chimică, metalurgică şi de construcţii navale.

ADEN 1. Golf situat în nord-vestul Oc. Indian, între Peninsula Arabică şi Africa. Supr. 259 mii km²; adâncimea medie 1359 m. Comunică cu M. Roşie prin strâmtoarea Bab El Mandeb. Principalele porturi: pe litoralul Peninsulei Arabice – Aden, iar pe cel african – Djibuti. **2.** Oraş-port şi BMM a Republicii Arabe Yemen şi principalul antrepozit al comerţului dintre Orient şi Occident. Este unul din cele mai frecventate porturi din Oc. Indian (anual peste 1600 nave comerciale) cu o vie activitate de tranzit îndeosebi cu petrol, cărbuni, metale, bumbac, cafea, cereale. Lungimea frontului de acostare 4,2 km cu adâncimi de 6,4–12 m. Dispune în radă de mai multe terminale legate cu conductele de petrol de la rafinării, 3 docuri plutitoare şi mai multe cale de reparaţii. *ist.* După ocuparea Yemenului de coroana britanică în 1839, A. a devenit port liber şi una din principalele baze militare maritime engleze din Oc. Indian, situaţie care a durat până în 1967 când Yemenul şi-a proclamat independenţa.

ADEVĂRAT 1. (*despre drumuri sau relevmente*) Raportat la Nordul adevărat. **2.** Raportat la globul terestru, ca în expr. „mişcare adevărată" folosită în cinematica navală. **3.** Raportat la un observator imobil, ca în expr. „vânt adevărat" sau „verticală adevărată".

ADHARA Steaua nautică ε Canis Majoris (Câinele Mare), mărimea 1,6; în arabă „Fecioara".

ADIERE *MN* Vânt de forţa 1 după scara Beaufort.

ADMINISTRAREA NAVEI *MC* Măsurile luate de armator sau comandantul navei pentru a pune la dispoziţia încărcătorului (navlositorului) o navă aptă de a întreprinde voiajul contractat, în conformitate cu prevederile „Regulilor de la Haga" şi ale contractului Charter Party. v. Regulile de la Haga.

ADMINISTRAŢIA CANALELOR NAVIGABILE – CONSTANŢA (ACNC) Regie Autonomă înfiinţată în 1991 prin reorganizarea fostei „Administraţii a Canalului Dunăre – Marea Neagră", având ca obiect de activitate administrarea întregii infrastructuri şi exploatarea eficientă a canalelor navigabile Cernavodă – Constanţa şi Poarta Albă – Midia Năvodari, asigurarea bunei funcţionări a instalaţiilor de pe întregul traseu al canalelor, utilizând toate mijloacele din dotare, pentru supravegherea navigaţiei şi regularizarea debitelor de apă preluate din canale şi bazinul hidrografic conex. Asigură conducerea şi controlul lucrărilor de întreţinere a sistemului de canale, activităţile de ecluzare, trafic naval etc.

ADMINISTRAŢIA FLUVIALĂ A DUNĂRII DE JOS *MC* (AFDJ) Organism special înfiinţat în baza Convenţiei de la Belgrad (1948) privind regimul de navigaţie pe Dunăre. Alcătuită din reprezentanţii României şi Ucrainei (ex. URSS). Funcţionează în sectorul Brăila–gura canalului Sulina. Administrează bunurile şi îndeplineşte parte din atribuţiunile fostei Comisii

Europene a Dunării (CED). Are sediul la Galaţi; *v.* Regimul Dunării.

ADMINISTRAŢIA FLUVIALĂ A PORŢILOR DE FIER *MC* (AFPF) Organism special înfiinţat în baza Convenţiei de la Belgrad (1948) privind regimul de navigaţie pe Dunăre. Compus din reprezentanţi ai României şi Iugoslaviei (azi Serbia şi Muntenegru) funcţionează pe sectorul Porţile de Fier (de la Vince la Kastol pe malul drept şi de la Moldova Veche la Drobeta Turnu-Severin pe malul stâng), având sediul la Orşova pentru malul românesc şi Tekije pe malul sârbesc. Are ca atribuţii siguranţa navigaţiei, întreţinerea şenalului navigabil, executarea lucrărilor hidrotehnice şi hidraulice, perceperea taxelor etc.; *v.* Regimul Dunării.

ADMINISTRAŢIA PORTURILOR MARITIME – CONSTANŢA (APMC) Companie naţională înfiinţată în 1991, prin reorganizarea fostei „Întreprinderi de Exploatare Portuară Constanţa", având ca obiect de activitate administrarea întregii infrastructuri a porturilor Constanţa, Mangalia şi Midia, cuprinzând acvatoriul porturilor (cheuri, diguri, bazine, şenale etc.) şi teritoriul (magazii, clădiri, drumuri, platforme etc.); asigurarea semnalizării şi balizajului, furnizarea apei, agentului termic şi energiei electrice, depoluarea şi salubrizarea porturilor etc.; elaborarea strategiei de dezvoltare, sistematizare şi modernizare a porturilor maritime în scopul creării condiţiilor optime de desfăşurare a traficului de mărfuri şi pasageri.

ADMINISTRAŢIE *DM* În convenţiile internaţionale, guvernul statului al cărui pavilion îl poartă nava sau autoritatea care are dreptul de a supraveghea o anumită activitate, anumite părţi, instalaţii etc. ale navei.

„ADMIRAL GRAF VON SPEE" *ist.* „Cuirasat de buzunar" (navă de linie de dimensiuni reduse) al marinei germane lansat în 1936. Cu un depl. de 10 000 t, era mai puternic înarmat decât orice crucişător, avea o viteză max. de 25 Nd. şi o autonomie de 12 000 Mm. După ce a scufundat câteva nave comerciale în Bătălia Atlanticului, la 13 dec. 1939 a fost observat în largul estuarului Rio de la Plata de către o grupare britanică de căutare formată din crucişătoarele „Exeter", „Ajax" şi „Achilles" aflate sub comanda comodorului H. Harwood. La ora 06.14, acestea au pornit atacul, dar în mai puţin de jumătate de oră „Exeter" a fost avariat, iar celelalte două nave engleze au fost retrase. „Graf von Spee" s-a îndreptat apoi spre Montevideo, unde comandantul său – comandorul Hans Langsdorff – obţinuse permisiunea să stea patru zile pentru reparaţii. Acest răgaz a fost folosit de britanici pentru intense acţiuni diplomatice şi de cercetare pentru a-l ţine pe „Graf von Spee" în port până la sosirea de întăriri. Pe 17 dec., când „Graf von Spee" a ieşit din nou în mare, doar Cr. „Cumberland" mai sosise în sprijinul Cr. „Ajax" şi „Achilles". Bătălia aşteptată de britanici n-a mai avut loc. Comandorul Langsdorff, dându-şi seama că-l aşteaptă forţe superioare, a ordonat echipajului să-şi sabordeze nava, iar după 3 zile s-a împuşcat.

„ADMIRAL HIPPER" *ist.* Crucişător greu german dintr-o serie de 2 unităţi (navă similară „Prinz Eugen"), construit în anii 1937–1939. Caracteristici: depl. peste 10 000 t; turbine cu aburi, vit. 32 Nd; tunuri: XIII/203, XII/105, XII/37 mm; 6 TLT. În al doilea RM a luat parte la operaţiuni în M. Nordului unde a participat la scufundarea PA britanic „Courageous". A executat 2 incursiuni în Oc. Atlantic atacând convoaie aliate, reuşind să scufunde în perioada 1940–1941 16 cargouri (48 018 t). A mai operat în Oc. Îngheţat de Nord atacând convoaie aliate pentru URSS, apoi în M. Baltică unde a luat parte la operaţiunile de evacuare a Prusiei Orientale (1944–1945). La 9/10 apr. 1945 a fost grav avariat de un bombardament aliat în portul Kiel. Eşuat, a fost ulterior capturat de trupele britanice, după care a fost dezmembrat.

ADRIATICĂ, M. ~ (*lat.* Hadriaticum) Mare în sudul Europei în bazinul M. Mediterane, cuprinsă între Pen. Italică şi Pen. Balcanică. Este legată de M. Ionică prin strâmtoarea Otranto. Suprafaţa 132 mii km², lungimea de la N la S–800 km; lăţimea de la 93 la 222 km. Adâncimea medie 250 m, maximă 1589 m (în partea sudică). Temp. apei la suprafaţă între + 8° şi + 26°C (după anotimp); salinitatea 30–35‰. Vânturi dominante: bora, mistralul (nord) şi scirocco (sud). Pr. porturi: Trieste, Veneţia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi (Italia), Rijeka, Pola, Sibenik, Split (Croaţia şi Muntenegru), Durres, Vlora (Albania).

„ADVENTURES" *ist.* Velier (335 t), construit în Anglia în 1770, cu care James Cook a întreprins cea de a doua expediţie (1772–1775) în zona Antarcticii. Din oct. 1773 cu „A" s-a executat explorarea ţărmurilor Noii Zeelande, a fost descoperit un puternic curent la S de C. Horn şi s-au efectuat şi alte observaţii.

AEGYSSOS *ist.* Aşezare geto-dacă, apoi cetate romană, iar mai târziu port bizantin; azi oraşul-port Tulcea.

AERONAVAL *mil.* Care se referă la aviaţia flotei sau la o grupare compusă din unităţi aeriene şi navale.

AFARĂ 1. În partea opusă întoarcerii, ca în expr. „elicea din A." **2.** Opus cheului, ca în expr. „cârma în A." **3.** *fl.* Opus malului. **4.** În afara bordului. **5.** Scos în afara bordului, ca în expr. „A. focul (şi trinca)". **6.** În larg de, ca în expr. „în A. golfului (băii, capului etc.)". **7.** *arg. MC.* În străinătate. ◇ „A. din sondă". Spre larg de izobata de cca 200 m de la care sondajul nu mai este posibil decât cu sonda acustică. „A. prova!" Comandă la plecarea unei bărci, la care omul în prova împinge cu coada cângii în cheu sau în navă pentru a deschide prova. „A. remorca" *fl.* Formulă prin care se raportează că remorca unei dane sau a unui convoi de şlepuri a fost filată în întregime.

AFELIU Punctul cel mai depărtat de Soare de pe orbita unei planete, a unei comete etc. Pământul trece prin A. la 3 iulie. Ant. periheliu.

AFIDAVIT *MC* Declaraţie sau depoziţie scrisă dată sub prestare de jurământ.

AFIRMATIV Pavilion (litera „C" în codul internaţional de semnale) cu semnificaţia „DA" sau indicând că „Semnificaţia grupului precedent trebuie socotită afirmativă.

AFLUENT Curs de apă secundar care se varsă într-o apă curgătoare mai mare.

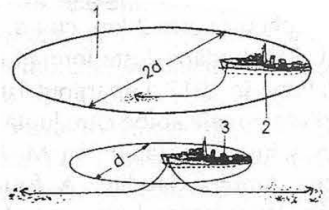
AFRETARE *sin.* navlosire.

AFTERPIC Compartiment de coliziune pupa; *sin.* pic pupa.

AFUIERE *hd.* Dislocarea şi spălarea de către curentul apei a aluviunilor din jurul navelor scufundate, obstacolelor sau fundaţiilor de pe fundul apelor curgătoare.

AFUNDARE Imersiune a unei nave aflate în mers, mai mare decât pescajul în staţionare, datorită celor două zone de suprapresiune la prova şi pupa şi zonei de depresiune de la centru. Pe fund mic A. este mai pronunţată decât pe fund mare. Dacă viteza navei depăşeşte viteza critică se produce fenomenul apupării de viteză; *v.* sugere.

AFURCARE Ancorare cu două ancore ale căror lanţuri fac un unghi de cel puţin 60°. Prin A. spaţiul de evitare devine mult mai redus decât cel al navei ancorate cu o



Reducerea spaţiului de evitare prin afurcare:
1 – spaţiu de evitare; *2* – navă ancorată; *3* – navă afurcată; *d* – diametrul spaţiului de afurcare.

singură ancoră. A. se poate face cu viteză înainte, denumită şi A. din zbor, şi cu viteză înapoi; *v.* cheie de afurcare. A. deschisă, poziţia lanţurilor de ancoră ale unei nave ancorată cu ambele ancore şi fără cheie de afurcare. Se mai numeşte şi afurcare liberă.

AGADÂR. Oraş în SV Marocului, port de pescuit la Oc. Atlantic; cca 35 mii loc. Ind. de prelucrare a peştelui, metalurgică; export de metale neferoase. Cunoscut în istorie datorită incidentului franco-german provocat de sosirea în rada portului (1911) a canonierei germane „Panther" şi care s-a încheiat printr-un compromis: Germania obţinea acces în Congo, renunţând la pretenţiile sale asupra Marocului. Oraşul a fost zguduit de un cutremur catastrofal la 1 martie 1960 (12 mii de morţi).

„AGAMEMNON" *ist.* Navă de război engleză cu vele, armată cu 64 de tunuri. A fost comandată de amiralul Horatio Nelson în bătălia pentru cucerirea Ins. Corsica. La 14 februarie 1797, în timpul asediului de la Calvi, Nelson şi-a pierdut ochiul drept la bordul acestei nave.

AGANTA *fl.* Comandă folosită de piloţii de pe Dunărea Maritimă pentru a înceta filarea sau virarea.

„AGE UNLIMITED" *spt.* Plută alcătuită din 3 pontoane metalice susţinând o punte de lemn (L 10,3 m, l 6 m), un catarg bipod (11,5 m) şi velatură cca 30 m² (foc şi randă), 6 derivoare de lemn şi o cabină adăpost, cu care septuagenarul navigator solitar William Willis a efectuat o traversadă a Pacificului între Callao (Peru) şi Australia (10 500 Mm). Călătoria a durat 205 zile de navigaţie efectivă (1963–1964) şi a fost realizată în 2 etape separate printr-o perioadă de reparaţii impuse de o eşuare la aproximativ jumătatea distanţei.

AGENT DE NAVLOSIRE *MC* Intermediar care participă la încheierea contractului de navlosire din împuternicirea navlositorului sau armatorului.

AGENT MARITIM *MC* Persoană sau firmă reprezentând interesele navelor comerciale, indiferent de pavilion. Asistă pe comandantul navei în relaţiile cu autorităţile locale; *sin.* agent de vapoare.

AGENŢIE MARITIMĂ *MC* Intreprindere de comerţ având ca obiect de activitate încărcarea, descărcarea, alimbarea sau mahonarea mărfurilor, depozitarea sau tranzitarea lor sau reexpedierea la beneficiar. Se poate ocupa şi cu agenturarea navelor. *sin.* agenţie de navigaţie.

AGETON 1. Table de înălţimi bazate pe împărţirea triunghiului de poziţie printr-o perpendiculară coborâtă din astru pe meridian, folosind formulele: cosec R = cosec P sec δ, cosec $K = \frac{\text{cosec } \delta}{\sec R}$, cosec h = sec R sec (K – φ), cosec $z = \frac{\text{cosec } R}{\sec h}$ în care: R este lungimea perpendicularei coborâte din astru; K - arcul cuprins între piciorul perpendicularei şi ecuator; φ - latitudinea; δ - declinaţia astrului. **2.** Table de înălţimi reprezentând o îmbinare între tablele precedente şi tablele Weems.

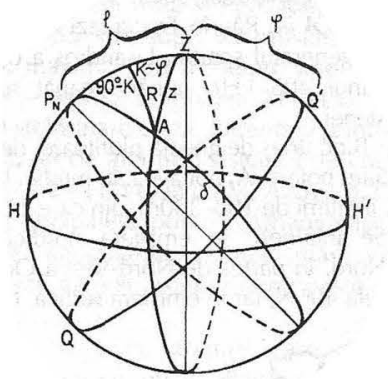


Table Ageton

AGITATĂ *(despre mare)* Cu valuri.

AGITAŢIA MĂRII Mişcare ondulatorie complexă la suprafaţa apei sub formă de valuri produse de vânt. Gradul de A.M. se determina în trecut cu ajutorul scării Douglas; în prezent se foloseşte scara internaţională a mării.

AGONĂ Curba care uneşte toate punctele de pe glob cu declinaţia magnetică zero.

AGRIPPA, Marcus Vipsanius (63–12 î.Hr.) General roman, comandant de oşti şi de flotă. Principal colaborator al împăratului Octavianus Augustus. A avut un rol de seamă la întărirea forţei politice şi militare a Romei şi la dezvoltarea artei militare şi maritime. Este considerat autorul uneia din primele hărţi ale lumii cunoscute la acea vreme. În perioada războaielor civile a coordonat operaţiile de distrugere a flotei comandate de Sixtus Pompeius în două bătălii navale, la Mylae şi

Naulochus (36 î.Hr.), iar în bătălia navală de la C. Actium (31 î.Hr.) a obţinut victoria asupra flotei lui Marcus Antonius şi a reginei Egiptului Cleopatra.

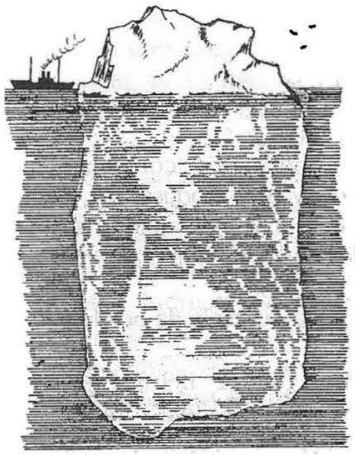
AHRWEILER (născută GLYKATZI), **Hélène** (1916 n. Atena) A studiat şi predat istoria medievală şi arheologia la Atena. În 1950 s-a mutat în Franţa. În 1967 a devenit prima femeie decan al Facultăţii de istorie de la Sorbona, iar în 1976 prima femeie preşedinte al acestei universităţi. Cunoscută de istoricii navali români mai ales pentru cartea sa **Byzance et la Mer**, Paris 1966.

AIAR Eroare a unui cântar, ca în expr. „a face aiarul", adică a determina eroarea unui cântar.

„AIGLE" *ist.* **1.** Velier sub pavilion francez cu care navigatorul J.B.C. Bouvet de Lozier, plecat în căutarea Continentului Sudic (Antarctica) a descoperit (1739) un pământ de care nu s-a putut apropia din cauza gheţii. A presupus că a găsit Continentul Sudic, pe care l-a numit Capul Circumciziei. Ulterior, acest pământ, redescoperit, s-a dovedit a fi o insulă care a fost numită Bouvet. **2.** Velier cu care navigatorul francez L.A. de Bugainville a efectuat călătorii spre Ins. Falkland (pe care le-a numit Malvine). În 1763 a întemeiat acolo o colonie cu un prim grup de colonişti francezi. În 1767 tot el evacuează coloniştii săi la cererea guvernului spaniol care considera insulele ca o parte a coloniei La Plata. **3.** Iahtul împărătesei Eugenia a Franţei, soţia împăratului Napoleon III, prima navă din convoiul inaugural care a deschis oficial la 17 noiembrie 1869 navigaţia pe Canalul de Suez.

AIGOS POTAMOI *ist.* Râu în Tracia (azi Kumali, Turcia) la gura căruia generalul spartan Lisandros a distrus flota ateniană în anul 405 î.Hr. punând capăt supremaţiei maritime a Atenei.

AISBERG *oc.* Bloc uriaş de gheaţă plutitoare, desprins din calotele glaciare polare. A. pot avea, în medie, lungimi de peste 2 Mm, înălţimi de 100–300m, din care 4/5 se află în imersiune. Se întâlnesc în emisfera nordică, în Oc. Îngheţat de Nord, în partea de Nord-Vest a Oc. Atlantic, până la paralela 40° N, iar în emisfera sudică, de la Capul



Aisberg

Bunei Speranţe până în zona gurii râului La Plata, atingând paralela 35° S. **A. tabular,** A. care s-a rupt dintr-o barieră de gheaţă cu suprafaţa plană. Marginile acestui ghejar plutitor se aseamănă cu falezele unei coaste.

AIVAZOVSKI, Ivan Konstantinovici (1817–1900) Pictor rus maestru al peisajului marin. A pictat scene din războiul pe mare şi lupta cu stihia a marinarilor şi pescarilor (tablouri celebre: „Al nouălea val", „Bătălia de la Navarin", „Capturarea vaporului Mersin" ş. a.)

AJACCIO Oraş în SV Ins. Corsica (Franţa) şi port la M. Mediterană. 33 mii loc. Şantiere navale, pescuit. A devenit cunoscut fiind locul unde s-a născut Napoleon I Bonaparte (1769–1821) Împăratul Franţei.

AJUNGE DIN URMĂ A se apropia de o navă din sectorul cuprins între două carturi înapoia traversului şi drept în pupa, adică din sectorul luminii de pupa. Nava care A.d.U. o altă navă este obligată să o evite, indiferent de bordul prin care o depăşeşte, fără a beneficia de calitatea de navă privilegiată.

AJUTOR PENTRU NAVIGAŢIE Dispozitiv sau aparat (far, radiofar etc.) destinat a ajuta nava să-şi facă punctul, să aleagă un drum sigur, să evite pericolele.

AKABA (Aqabah) **1.** Unicul port şi BMM a Iordaniei pe ţărmul g. cu acelaşi nume din M. Roşie. Cca 10 mii loc. Lung. frontului de cheuri peste 2 km, cu ad. până la 10 m. Export fosfaţi. BMM adăposteşte formaţiuni de nave de patrulare. *ist.* Până în 1917 a aparţinut Turciei, după care a fost cucerit de trupele arabe care luptau de partea Angliei. În 1925 a intrat în stăpânirea M. Britanii, cu toată împotrivirea Arabiei Saudite. A fost alipită la Transiordania (din 1950 Regatul Haşemit al Iordaniei). **2.** Golf strâmt şi alungit în NE M. Roşii între Pen. Sinai şi Arabiei. Tărmurile g. sunt limitrofe cu Egiptul, Iordania, Arabia Saudită şi Israel. În fundul g. se află bazinul portuar Akaba.

„AKAGI" Portavion japonez construit în şantierele navale de la Kure şi intrat în serviciu în 1925. A purtat marca de comandament a VAm Chuichi Nagumo, comandantul flotei de PA, în atacul asupra bazei americane de la Pearl Harbor (7 dec. 1941) şi în bătălia de la Midway (26 mai–6 iun. 1942) unde „A" a fost scufundat de avioanele de pe PA americane „Enterprise" şi „Yorktown". Caracteristici: depl. 26 900 t; dim. 250,7 × 30,5 × 6,9 m; vit. 28,5 Nd. 50 avioane, artilerie navală şi AA.

AL NA'IR Steaua nautică α Gruis (Cocorul), mărimea 2,2; în arabă „Cea strălucitoare".

„ALABAMA" *ist.* Crucişător cu vele şi elice cu depl. 1040 t, construit în Anglia; a fost folosit în războiul civil din SUA (1861–1865) de către sudişti pentru întreruperea comunicaţiilor maritime ale nordiştilor în Oc. Atlantic şi Indian. A capturat 69 de nave comerciale (din care 54 au fost distruse) şi a scufundat un crucişător inamic. În 1864 a fost la rândul său scufundat de crucişătorul nordist „Kearsage". Acţiunile reuşite ale crucişătorului A. au impulsionat construcţia de crucişătoare şi în alte ţări maritime.

ALAMAN 1. *fl.* Apă adâncă. **2.** *pesc.* Unealtă de pescuit confecţionată din plasă şi folosită în pescuitul marin; *sin.* gâr-gâr.

ALAND (Ahvenanmaa) Arhipelag în M. Baltică la intrarea în G. Botnic aparţinând Finlandei. Supr. 1,6 mii km². 22 mii loc. Este format din cca 6,5 mii de insule în majoritate mici (stânci, bancuri) printre care se poate naviga numai pe anumite pase. Oraş şi port principal:

Maarianhamina. Pescuit, turism. A aparţinut Suediei până în 1809, apoi, în urma războiului ruso-suedez, Rusiei (1808–1809) şi Finlandei după 1921 când aceasta a obţinut independenţa.

„ALARM" *ist.* Fregată sub pavilion britanic; prima navă de luptă din lume a cărei operă vie a fost protejată cu foi de tablă din cupru. În 1764, foile de tablă au fost acoperite cu un strat de oxizi de cupru, împiedicând astfel ca agenţii biologici să atace lemnul din carena navei.

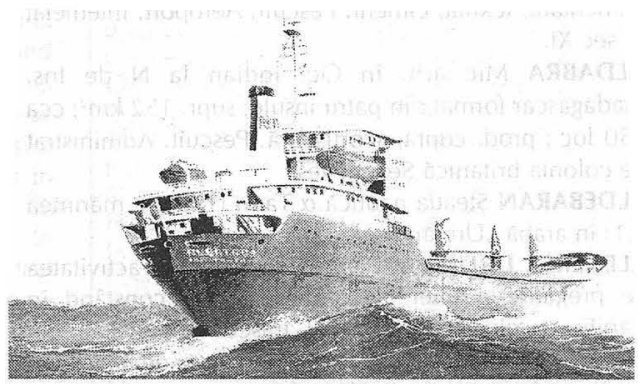
ALARMĂ *mil.* Înştiinţare printr-un semnal despre un pericol iminent care necesită luarea unor măsuri de protecţie şi de luptă. A. poate fi de exerciţiu sau de luptă, chimică, aeriană, navală, submarină şi se dă prin semnale scurte şi repetate cu soneria, clopotul, sirena, goarna, sifleea sau poate fi transmisă la telefon etc. La A. echipajul navei acţionează conform rolurilor.

ALARMĂ NAVALĂ *mil.* Acţiune de ridicare a stării de pregătire a forţelor şi mijloacelor marinei militare, în scopul prevenirii atacului prin surprindere din partea navelor de suprafaţă sau a submarinelor inamice.

„ALBA" *MC* Remorcher împingător construit în şantierul naval Brăila în 1970. „A" şi nava de acelaşi tip „Avrig" sunt primele nave româneşti de construcţie specială destinate remorcajului prin împingere a convoaielor de barje pe apele interioare. Caracteristici: capacitate max. de încărcare = 84 t; depl. max. 388 t; dim. 33,16 m × 10,10 m × 1,77 m; 1640 CP.

„ALBA IULIA" *ist.* Cargou mixt construit în Germania în 1922 (ex. Karl Legien) achiziţionat de SMR în anii 1931–1933, împreună cu alte 3 unităţi de acelaşi tip. Caracteristici: depl. 12190; dim. 123 × 16,2 × 71 m; capacit. de încărcare 7840 tdw; maşină cu aburi; vit. 10,6 Nd; 150 pasageri la 3 clase. Capacit. transport militar: 2000 oameni, 100 autocamioane, 120 tunuri cu chesoane. Al doilea RM a prins nava în M. Mediterană. În drum spre ţară, în faţa Dardanelelor „A.I." a fost uşor avariată de explozia apropiată a unei torpile lansate de Sm. britanic „Torbay". Reparată la Istanbul, nava a continuat cursele între Istanbul şi Trieste în contul unor contracte turco-italiano-germane. La 16 nov. 1942, navigând în convoi în apele greceşti „A.I." a abordat Sm. grecesc (aliat la Coaliţia Antihitleristă) „Triton", aflat în imersiune în canalul Doro. Acesta, avariat, a ieşit la suprafaţă şi a fost distrus de escorta convoiului. La 24 oct. 1943 nava a revenit în M. Neagră unde a executat în continuare transporturi de aprovizionare pentru frontul româno-german din sudul URSS. A participat la evacuarea Crimeei. Venind spre ţară cu cca 4000 militari la bord „A.I." a fost atacat repetat de aviaţia sovietică fiind grav avariat, cu pierderi umane importante. O mare parte din oameni au fost salvaţi de navele de escortă şi de cele trimise în ajutor iar nava a putut ajunge la Constanţa unde a intrat în reparaţii. Potrivit Convenţiei de armistiţiu, nava a fost cedată, în contul reparaţiilor de război, marinei comerciale sovietice care a folosit-o sub numele de „Nicolaev".

„ALBATROS" (ex „Dej") 1. Cargou construit la SN Brăila (1977) pentru Soc. de navigaţie NAVROM şi transferat în 1992 la Academia Navală „Mircea cel Bătrân" pentru a deveni navă-şcoală. A fost modernizat şi rebotezat „A". Este prevăzut cu dotări speciale pentru cazare şi învăţământ. Caracteristici: capacit.: 8750 tdw; dim. 130,86 × 17,7 × 7,5 m, vit. 16 Nd. Poate lua la bord 15 ofiţeri şi marinari şi 33 studenţi. 2. „A" *ist.* Şalupă de



Nava-şcoală „Albatros"

salvare construită în SN „August Pahele"-Hamburg (Germania). A fost una din cele două ambarcaţiuni specializate, intrate în serviciu în 1937, cu ajutorul cărora şi-a început activitatea „Societatea de Salvare în apele teritoriale Româneşti". Caracteristici: dim. 16,75 × 4,20 × 4,20 m; vit. 10,5 Nd; echipaj 8 marinari; *v.* SALVAMAR.

ALBĂ (*despre parâmă*) Necălrănită.

ALBĂ, Marea – Mare continentală din Oc. Îngheţat de Nord situată între Pen. Kola şi Pen. Kanin. Lung. 100 km, lăţimea 45–55 km; supr. 95 mii km²; adâncimea medie 67 m; maximă 350 m; temp. apei iarna – sub 1°C; vara +6° – +15°C; salinitatea 24–34‰. Comunică printr-o largă strâmtoare cu M. Barents şi printr-un canal cu M. Baltică, iar de aici prin sistemul de comunicaţie pe apă M. Baltică – Fl. Volga cu M. Azov, M. Caspică şi M. Neagră. Principalele porturi: Arhanghelsk, Onega, M. Belomorsk, Kandalakşa. Numele mării vine de la culoarea zăpezii care se aşterne iarna peste câmpurile de gheaţă.

„ALBERT" *ist.* Navă cu zbaturi care a participat, împreună cu nava cu elice „Rattler", la experienţa efectuată în 1845, în Anglia, pentru compararea forţei de propulsie la cele două tipuri de nave cu abur cu puteri comparabile. Legate pupa la pupa cele două nave au tras cu putere maximă în direcţii contrare. Nava cu elice a reuşit să tragă după ea pe cea cu zbaturi. S-a dovedit astfel practic superioritatea elicei, raportul eficienţei fiind 110 : 83.

ALBIE *fl.* 1. Partea cea mai adâncă a unei văi cu apă curgătoare. **A. majoră** Lunca acoperită de apă numai în timpul viiturilor mari. **A. minoră** Patul râului (matca) prin care apa curge permanent sau în cea mai mare parte a anului. 2. Porţiune de mare cuprinsă între o linie de brizanţi şi plajă; *v.* brizanţi.

ALBIRE ARCTICĂ/ANTARCTICĂ *MN* Dispariţia contrastelor în mările polare, uscatul fiind acoperit cu zăpadă, iar cerul cu un strat uniform de altostratus şi cirostratus, ceea ce face ca uscatul să pară unit cu cerul, prezentând un fond alb neîntrerupt, cu reperele de

navigație nedistincte; lipsa de contraste face imposibilă aprecierea distanțelor.

ALBORG (Aalborg) Oraș în N Danemarcei (Iutlanda), port la canalul Limfjorden. Cca 90 mii loc. Ind. alimentară, textilă, ciment. Pescuit. Aeroport. Întemeiat în sec XI.

ALDABRA Mic arh. în Oc. Indian la N de Ins. Madagascar format din patru insule; supr. 152 km²; cca 150 loc.; prod. copra, scorțișoară. Pescuit. Administrat de colonia britanică Seychelles.

ALDEBARAN Steaua nautică α Tauri (Taurul), mărimea 1,1; în arabă „Urmăritorul".

ALEGEREA DRUMULUI *nav.* Prima fază în activitatea de pregătire a unei călătorii pe mare, constând în stabilirea celui mai favorabil traseu de navigație în funcție de condițiile hidrometeorologice și de navigație, pentru executarea unei călătorii în siguranță.

ALEUTINE, insulele ~ Arhipelag format din 110 insule de origine vulcanică situat în nordul Oc. Pacific, între peninsulele Alaska și Kamciatca, despărțind M. Bering de Oc. Pacific. Lung. 1740 km; supr. 37 mii km². Aparține SUA din anul 1867 fiind cumpărat de la guvernul țarist împreună cu Pen. Alaska și folosit în prezent ca punct de bazare pentru navele militare. Localitatea principală Dutch Harbor.

ALEXANDER (Alexandru). Arhipelag în NV Americii format din 1100 de Ins. și stânci, făcând parte din statul Alaska (SUA). Supr. 36,8 mii km²; 30 mii loc. Relief muntos, alt. max 1432 m; țărmuri abrupte. Climă moderată, temp. de la –1,6° în ian. la + 12° în iul. Păduri de conifere. Vânat, pescuit. Principalele insule: Prinz Wells, Baranov, Ciceagov ș.a. *ist.* Descoperit în 1741 de expediția rusă condusă de V. Bering.

ALEXANDRESCU, Ștefan (1894 – ? n. București) Comandant de cursă lungă. Ambarcat ca ofițer maritim pe cargoul „București" care în perioada 1916–1917 din primul RM transporta din Franța materiale de război pentru armata română prin porturile rusești din M. Albă, Murmansk și Arhanghelsk. La 1 feb. 1917, în timpul marșului spre M. Albă, nava a fost atacată cu tunul de un submarin german aflat la suprafață. Cargoul a răspuns cu tunul din pupa silind Sm inamic să intre în imersiune. După război a navigat în calitate de comandant pe cargourile „București", „Carpați" și pasagerele „Regele Carol" și „Împăratul Traian". La începutul celui de al doilea RM se afla la comanda cargoului mixt „Peleș" care a fost torpilat de Sm. sovietic SC 211 și s-a scufundat la 15 aug. 1941 în zona C. Emine, la coasta bulgară. După război a fost numit inspector general al parcului de nave SMR.

ALEXANDRIA Oraș din Egipt și port situat într-un golf al Deltei Nilului cu deschidere spre M. Mediterană. Este legat de Fluviul Nil printr-un canal navigabil. Lungimea frontului de cheuri 13 km, cu adâncimi între 8 și 11,5 m, la care acostează anual peste 3000 de nave. Traficul anual de mărfuri se ridică la peste 15 mil. t. BMM a flotei egiptene la M. Mediterană. *ist.* Întemeiată de Alexandru cel Mare în anii 332–331 î.Hr. A a devenit capitala statului greco-egiptean al Ptolomeilor (305–30 î.Hr.) și un însemnat centru economic și cultural al lumii elenistice și romane. Aici a fost construit Farul de la A. (sec. 3 î.Hr.), ca reper de navigație, considerat unul din cele șapte minuni ale lumii antice și a existat o vestită bibliotecă având cca 700 mii de volume (arsă în mai multe rânduri). După căderea Imperiului Roman, orașul este cucerit pe rând de perși (616 Hr.), bizantini (627), arabi (640) și turci (1517). Sub arabi dar îndeosebi sub turci A. a decăzut odată cu întregul Egipt, ca să se ridice din nou pe la mijlocul sec. XIX odată cu deschiderea Canalului de Suez. Marea Britanie a preluat controlul asupra Egiptului (1882), iar A. a devenit un important port comercial și una din principalele baze militare ale flotei militare engleze din M. Meriditerană până în 1958 când Egiptul și-a recăpătat independența.

ALEXANDRU Arh. *v.* Alexander

„ALEXANDRU CEL BUN" *ist.* Primul puitor de mine fluvial românesc. Construit în Anglia, a intrat în serviciu la 21 oct. 1882, după executarea unui voiaj de 24 de zile de la Londra la Galați. Caracteristici: depl. 104 t; dim. 23 × 4,6 × 1,7 m; două mașini cu aburi; 2 elice; vit. 9 Nd (16 km / h); armament: II × 37 mm, II mitr. 10 țevi. A avut un rol deosebit de important în formarea specialiștilor mineri ai Marinei Militare în plină dezvoltare. A îndeplinit în cadrul Diviziei de Dunăre nou înființată, pe lângă sarcinile de pregătire de luptă, de cercetare hidrografică în vederea corectării hărții Dunării și operațiuni de distrugere prin minare a obstacolelor din șenalul navigabil. În primul RM, în compunerea Sect. II Sulina, a executat misiuni de poliție fluvială și instalarea de baraje de mine pe canalul Sulina. La 30 dec. 1919 a fost scos din ordinea de bătaie a Marinei Militare după 37 de ani de serviciu neîntrerupt.

„ALEXANDRU IOAN I" *ist.* Navă cu aburi construită în Austria în timpul domniei lui Alexandru Ioan Cuza. Nava a fost comandată pentru transporturi de pietriș și cereale pe Siret și Prut spre Galați. Propulsată de o mașină de 25 CP, construită la Zürich în 1862, nava a aparținut Societății Naționale a Prutului și a efectuat o explorare pe râu până la Iași, prin Jijia și Bahlui. A fost una din primele nave românești folosite în apele interioare.

„ALEXANDRU LAHOVARI" *ist. mil.* Monitor fluvial cuirasat dintr-o serie de 4 unități de același tip prevăzute în planul de dezvoltare a Marinei Militare între anii 1906–1908. Construit la Triest pe secțiuni, a fost asamblat la Arsenalul Marinei Militare (Galați). A intrat în serviciu în 1907 și a fost botezat cu numele omului politic român Al. Lahovari (1841–1897). Caracteristici: depl. 680 t; dim. 63 × 10,1 × 1,6 m; două mașini cu aburi 800 CP; vit. 23 km/h. Artilerie: III × 120 mm; IV × 47 mm; II × 120 mm obuziere; 2 mitr. Cuirasă 50–75 mm. A participat la războiul balcanic (1913), asigurând, împreună cu celelalte monitoare, trecerea armatei române peste Dunăre în Bulgaria. În războiul de întregire (1916–1918) a făcut parte din Flota de operațiuni româno-rusă, care a sprijinit trupele româno-ruse ce

operau în Dobrogea. Nava s-a distins în bătăliile de la Turtucaia, Cernavodă şi Raşova. A fost avariată de focul art. germane când escadra de monitoare a forţat trecerea de la Raşova (21 sept. 1916). A participat la apărarea Deltei şi la reocuparea porturilor din S Basarabiei (1917–1918). În perioada interbelică a fost modernizată primind tunuri noi cu bătaie lungă şi artilerie AA. În al doilea RM (1941–1944) a participat la operaţiunile de pe Dunărea maritimă şi în Deltă, fiind avariată de două ori de aviaţia adversă. După 23 aug. 1944 a acţionat împotriva convoaielor germane ce se retrăgeau pe Dunăre, capturând numeroase nave şi a împiedicat trecerea trupelor germane din Muntenia în Dobrogea. După 5 sept. 1944 nava a fost luată de marina sovietică, primind numele de „Mariupol". În 1952 „Al. L." împreună cu celelalte monitoare au fost înapoiate Marinei Române, formând Dn. 407 monitoare din Flotila de Dunăre. Sub indicativul M 404 a contribuit la pregătirea de luptă a flotei militare ce se refăcea după război. În 1955 a fost casată şi dezmembrată.

ALEXĂNDREANU, Nicolae (1858–1937 n. Măldăreşti, R. Vâlcea). Cpt. C-dor. Ing. Absolvent al Şcolii Politehnice din Paris şi al Şcolii de construcţii navale obţinând pe locul doi diploma de ing. naval. Întors în ţară, a intrat în serviciul Marinei Militare şi Comerciale. A supraveghiat în Anglia construcţia crucişătorului „Elisabeta" şi a canonierelor fluviale tip „Oltul" (1887). A supraveghiat în Franţa construcţia torpiloarelor „Sborul", „Smeul" şi „Năluca" (la Le Havre), iar în Elveţia, la Zürich, fabricarea componentelor primelor 4 remorchere proprietatea „Navigaţiunii Fluviale Române" (NFR). A condus timp de 14 ani Arsenalul Marinei de la Galaţi. În 1912 a fost numit directorul corpului tehnic în Direcţiunea Marinei în cadrul Ministerului de Război. A publicat lucrarea **„Importanţa submarinului"** şi alte lucrări de specialitate. Este considerat unul din pionierii ingineriei navale în România.

ALFABET FONETIC INTERNAŢIONAL Cuvinte ce înlocuiesc literele alfabetului şi cifrele pentru a se evita confuziile în convorbirile radio:

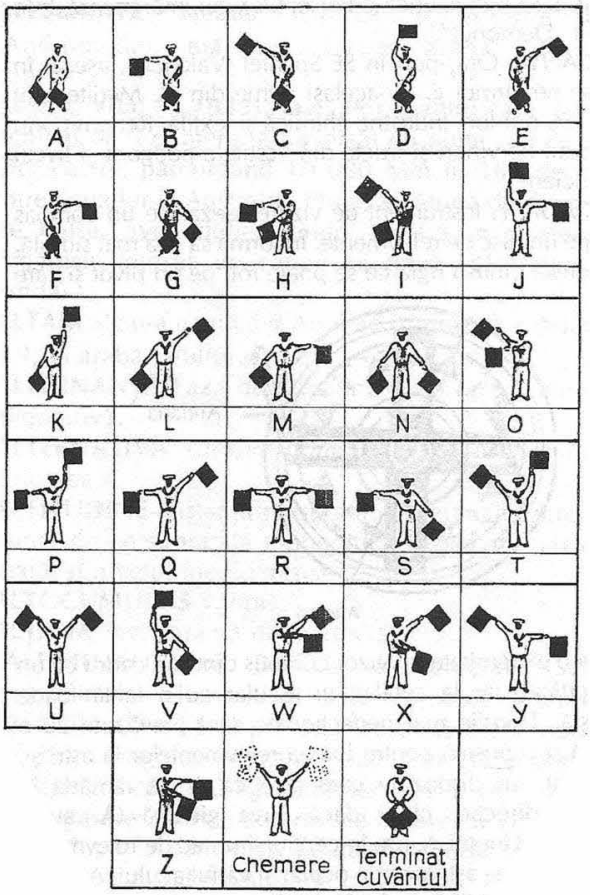
A - Alfa	N - November
B - Bravo	O - Oscar
C - Charlie	P - Papa
D - Delta	Q - Quebec
E - Echo	R - Romeo
F - Foxtrot	S - Sierra
G - Golf	T - Tango
H - Hotel	U - Uniform
I - India	V - Victor
J - Juliet	W - Whisk(e)y
K - Kilo	X - Xray
L - Lima	Y - Yankee
M - Mike	Z - Zulu
0 - Nadazero	6 - Soxisix
1 - Unaone	7 - Setteseven
2 - Bissotwo	8 - Oktoeight
3 - Terrathree	9 - Novenine
4 - Kartefour	Virgulă (zecimală) = Decimal Punct Stop
5 - Pentafive	

ALFABET MORSE Alfabet constituit din linii şi puncte folosite pentru transmisiile radio, acustice şi optice.

A* . –	R . – .
Ä . – . –	S . . .
B – . . .	T –
C – . – .	U . . –
Ch* – – – –	Ü* . . – –
D – . .	V . . . –
E .	W . – –
F . . – .	X – . . –
G – – .	Y – . – –
H	Z – – . .
I . .	
J . – – –	1 . – – – –
K – . –	2 . . – – –
L . – . .	3 . . . – –
M – –	4 . . . . –
N – .	5 . . . . .
Ñ* – – . – –	6 – . . . .
O – – –	7 – – . . .
Ö* – – – .	8 – – – . .
P . – – . – – .	9 – – – – .
Q – – . –	0 – – – – –

* Nu sunt folosite în Codul internaţional de semnale.

ALFABET PENTRU SEMNALIZARE CU BRAŢELE Alfabet format din diferite poziţii ale braţelor şi folosit pentru comunicarea între două nave sau între o navă şi uscat, la distanţe mici. De regulă, în fiecare mână se ţine un mic pavilion de semnalizare.



Alfabet pentru semnalizare cu braţele

ALGECIRAS (Algesiras) Oraş în S Spaniei, port la M. Mediterană. Cca 80 mii loc. Trafic anual cca 13 mil. t. Export: minereu, fructe. Şantier naval. *ist.* Primul oraş cucerit de arabi (711) în Europa.

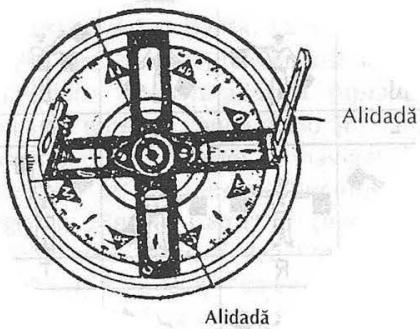
ALGER (Al-Djaza'ir) Important port, BMM şi capitala Algeriei. Cca 1 mil. loc. Acvatoriul portului este protejat de 2 moluri (de N şi E) şi are două pase de intrare. Accesibil navelor cu un pescaj de până la 11,5 m. Lung. frontului de cheuri 12 km. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Import: utilaje industriale, maşini, mărfuri generale; export: minereu de mangan, plumb, zinc, mercur, fosfaţi, plută, bumbac, lână. 80% din exporturile ţării se derulează prin portul A. Şantiere navale care dispun de docuri uscate şi plutitoare fiind în măsură să repare nave civile cu tonaj mediu şi militare, inclusiv Ds. *ist.* Fostă colonie feniciană intră în sec. III–V î.Hr. în stăpânirea Cartaginei apoi a Romei. În sec. V d.Hr. este cucerită de vandali, apoi de bizantini (sec. VI–VII) şi de arabi. În 1516 devine capitala statului întemeiat în Africa de Nord de corsarul Hîzîr Hayreddin (Barbaros). Din 1830 centru al fostei colonii franceze Algeria. Din 1962 devine capitala Algeriei independente.

„ALGÉSIRAS" *ist.* Navă de linie franceză cu două punţi (74 tunuri), purtând marca de comandament a CAm Magon în bătălia de la Trafalgar (21 oct. 1805); a dus o luptă înverşunată împotriva navei de linie engleze „Tonnant". „A" şi-a coborât pavilionul după ce amiralul Magon şi 436 ofiţeri şi marinari din echipaj au pierit în luptă iar nava era în flăcări. Depl. 1703 t; L 70,60 m; l 14,80; p 6,90 m; echipaj 712 oameni.

ALGOL Steaua nautică β Persei (Perseu), mărimea 2,3; în arabă „Demonul".

ALICANTE. Oraş-port în SE Spaniei (Valencia), aşezat în terase pe ţărmul g. cu acelaşi nume din M. Mediterană; cca 150 mii loc. Industrie chimică şi textilă. Renumit prin exportul de vinuri şi fructe din vestitele podgorii şi livezi valenciene.

ALIDADĂ 1. Instrument de vizare aşezat pe un compas sau pe un disc de relevmente. În forma sa cea mai simplă, A. constă dintr-o riglă ce se poate roti pe un pivot şi care



Alidadă

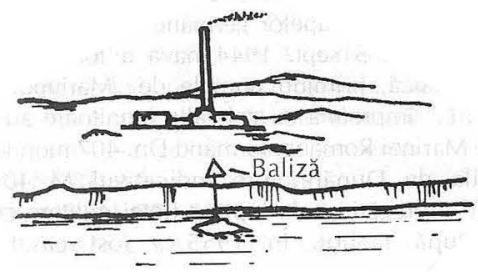
are la o extremitate un vizor compus dintr-un cadru cu un fir vertical, iar la celălalt un ocular cu o fantă foarte îngustă. Tipurile mai perfecţionate sunt prevăzute cu o lunetă şi o prismă pentru luarea relevmentelor la aştri şi, eventual, un dispozitiv care face ca A. să rămână în aceeaşi direcţie, chiar dacă nava girează (**A. autosincronă**). Uneori A. are în centru şi un ac de relevmente pentru vizarea aştrilor prin ocular şi vârful acului. A. a fost concepută în 1580 de E. Vright. 2. *v.* sextant.

ALIFIE DE FURBIŞAT Decapant folosit pentru furbişarea alămurilor; *sin.* alifie engleză, pastă de furbişat.

ALIMAN *fl.* Porţiune a Dunării cu apă liniştită (*termen folosit local în Oltenia).*

ALIMBÁ A descărca o parte din caricul unei nave într-o altă navă mai mică (mahonă sau limb) pentru a realiza un pescaj care să permită trecerea peste funduri mici, bare etc.; *sin.* a face limb.

ALINIAMENT Direcţie marcată prin două repere de pe uscat. Reperul cel mai apropiat de mare se numeşte anterior, iar cel mai îndepărtat, posterior. Se spune că



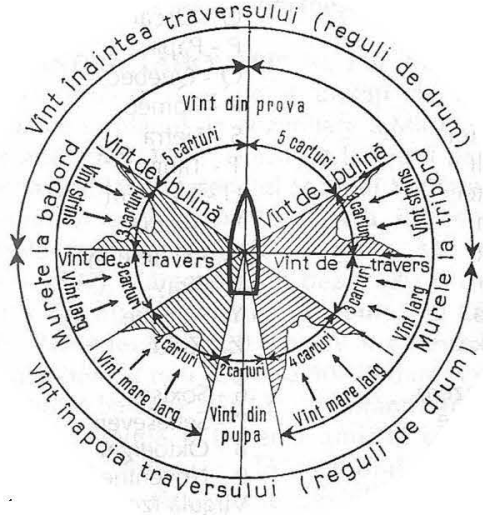
Aliniament

cele două repere sunt în A. când ele se află în linie. A. prezintă o foarte mare importanţă pentru navigaţie, deoarece nu depind de instrumentele nautice. Cele mai importante A. sunt marcate pe hărţile marine. Ele pot fi de intrare sau de ieşire din port, radă, canal, de aterizare, de evitare sau de siguranţă (care permit evitarea unui fund mic, unei stânci etc.) Un A. este considerat sensibil în cazul în care ieşirea de pe acesta se observă uşor, distanţa dintre navă şi reperul anterior fiind, practic, egală cu de trei ori distanţa dintre repere.

A. de radiolocaţie A. format din două reflectoare de radiolocaţie; *sin.* A. radar.

ALIOTH Steaua nautică ε Ursae Majoris (Carul Mare), mărimea 1,7; în arabă „Scroafa mică".

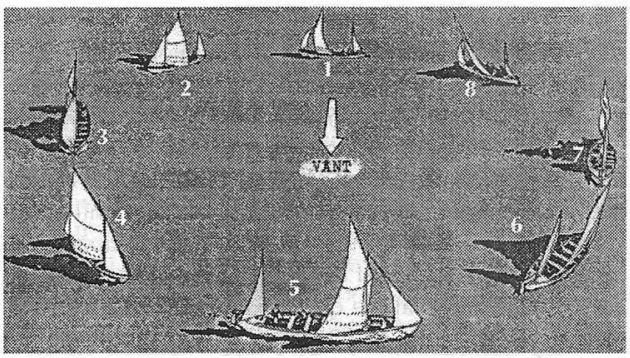
ALIURĂ (nu alură) 1. Poziţia relativă a navei faţă de vânt. Din acest punct de vedere putem distinge: **vânt strâns**, la care unghiul dintre direcţia vântului şi axul navei este egal cu 4–7 carturi (când unghiul este de circa 4 carturi se numeşte **vânt de bulină**, iar pentru restul A. **vânt strâns în voie**); **vânt de travers**, la care



Aliură

unghiul este cuprins între un cart înainte şi un cart înapoia traversului; **vânt larg** de la vânt de travers până la 4 carturi înapoia traversului (este A. cea mai favorabilă); **vânt mare larg**, de la 4 la 7 carturi înapoia traversului; **vânt din pupa**, de la vânt mare larg la axul navei. Noile reguli de drum disting numai două A.: **vânt strâns**, înaintea traversului, şi **vânt larg**, înapoia traversului. A. cu vânt dinapoia traversului se numeşte A. **purtătoare**; *sin.* mersul navei. **2.** Mersul maşinii exprimat prin: „foarte încet", „încet", „jumătate", „pe drum", „toată forţa/viteza" (înainte/înapoi); *v.* şi trepte de viteză, telegraful maşinii.

AL KUWAIT Oraş-port, capitala statului Kuwait, situat la ţărmul G Persic. Port de tranzit pentru mărfurile din Arabia Saudită, Irak şi Iran, de care se leagă prin autostrăzi. Ateliere de construcţie a navelor de cabotaj (tip Dove). Pescuit peşte şi perle. Aeroport.



Aliuri şi volte:
1 – vânt de travers, murele la tribord; *2* – vânt (mare) larg, murele la tribord; *3* – volta sub vânt (schimbarea murelor de la tribord la babord); *4* – vânt (mare) larg, murele la babord; *5* – vânt de travers, murele la babord; *6* – vânt strâns (de bulină), murele la babord; *7* – volta în vânt (schimbarea murelor de la babord la tribord); *8* – vânt strâns (de bulină), murele la tribord.

ALIVEI *MC* **1.** Spaţiu pe puntea principală, sub castelul central, pentru încărcarea de mărfuri uşoare sau cărbuni. **2.** Coridor.

ALIZEE Vânturi regulate de forţa 3–4 în Oc. Atlantic şi Pacific, la Sud şi Nord de Ecuator, până la paralela 30°. Sub influenţa mişcărilor de rotaţie şi revoluţie a Pământului şi a altor factori, la Nord de Ecuator A. bat de la NE la SV, iar la Sud, de la SE la NV. Zona A. se caracterizează printr-o vreme frumoasă cu precipitaţii reduse. În Oceanul Indian şi în alte regiuni de pe glob aceste vânturi au un caracter periodic şi se numesc „musoni".

ALKAID Steaua nautică η Ursae Majori (Carul Mare), mărimea 1,9; în arabă „Conducătorul fiicelor sicriului"; *sin.* Benetnaş.

ALLARD, formula lui ~ Formulă cu ajutorul căreia se calculează bătaia luminoasă (*P*) a farurilor. $E_s = \frac{TP}{p^2}$ sau $E_s = I\frac{e^{-\sigma}}{p^2}$ în care E_s este pragul de percepţie al ochiului navigatorului; I – intensitatea luminoasă a sursei; T – coeficient, numit iniţial coeficient de transparenţă pe unitatea de distanţă, iar ulterior coeficient de transmisie atmosferică pe unitatea de distanţă; σ – coeficient de densitate optică pe unitatea de distanţă legat de T prin relaţia $\sigma = -\lg T$; P – bătaia luminoasă a farului; e – baza logaritmilor neperieni.

ALMANAH NAUTIC Publicaţie anuală care, pe lângă poziţiile aparente ale aştrilor folosiţi în navigaţie, cuprinde şi alte date astronomice necesare efectuării calculelor nautice (cuprinse în aşa-numitele **Efemeride**) şi numeroase alte informaţii de interes pentru navigatori.

ALMICANTARAT (ALMUCANTARAT) *sin.* paralel de înălţime.

ALNICO Oţel aliat cu aluminu, nichel şi cobalt, cu foarte bune proprietăţi magnetice, folosit la fabricarea acelor magnetice şi a magneţilor de compensare.

ALNILAM Steaua nautică ε Orionis (Orion), mărimea 3,1; în arabă „Şiragul de perle".

ALO BARCA! *înv.* Somaţie a santinelei de la ancora sau de la scara navei, adresată unei ambarcaţiuni care se apropie.

ALONJĂ *MC* Act adiţional ce completează cuprinsul unui document (conosament, bilet la ordin etc.)

ALPAHARD Steaua nautică α Hydrae (Hidra), mărimea 2,2; în arabă „Steaua singuratică a şarpelui"; *sin.* Cor Hidrae.

ALPHECCA Steaua nautică α Corona Borealis (Coroana Boreală), mărimea 2,3; în arabă „Cea slabă" (în coroană).

ALPHERATZ Steaua nautică α Andromedae (Andromeda), mărimea 2,1; în arabă „Buricul calului".

ALSAR, Vital (n. 1933) Navigator spaniol care, cu un echipaj de 3 oameni, a traversat cu pluta „La Balsa" Oc. Pacific parcurgând 10 000 Mm în 160 de zile între Ecuador şi Australia. Pluta, alcătuită din buşteni de balsa, avea dimensiunile 11×4,5 m şi pentru propulsie folosea un catarg cu două vele (mare şi randă).

ALTAIR Steaua nautică α Aquilae (Vulturul), mărimea 0,9; în arabă „Vulturul".

ALTERNANŢĂ Faza de lumină a unui far cu lumină alternativă.

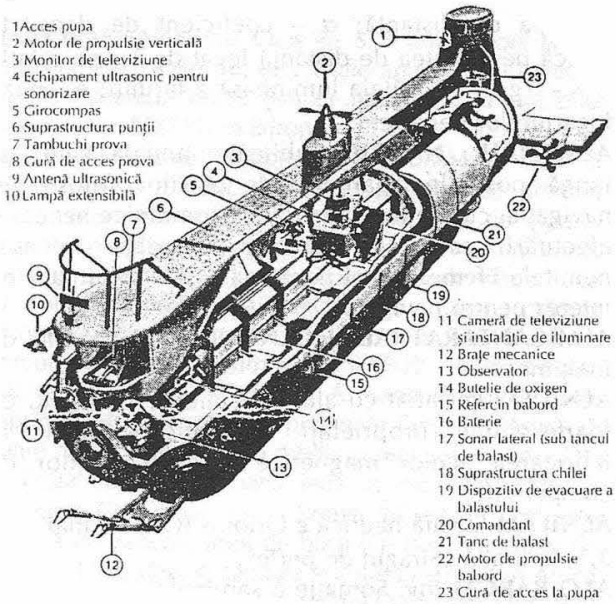
ALTERNATIVĂ (*despre lumină*) Care îşi schimbă culoarea.

ALTITUDINE Distanţa măsurată pe verticală între un punct de pe suprafaţa topografică (suprafaţa terestră reală) şi nivelul mediu al mării.

ALTOCUMULUS *v.* nori.

ALŢANĂ *înv.* Parâmă de manevră.

„ALUMINAUT" *oc.* Batiscaf de cercetare (SUA) construit din aluminiu (1965). Se poate scufunda până la 4500 m. Este prevăzut cu două braţe mobile de 3 m lungime cu care poate colecta probe în greutate de cca 300 kg. Caracteristici: L 16,8; viteză de deplasare 3,5 Nd; autonomie 32 ore cu vit. de 2,5 Nd. Echipaj 3 oameni şi poate transporta în total 7 persoane. *sin.* submersibil de cercetare.

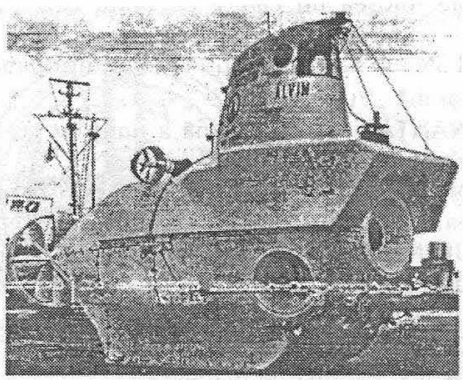


„Aluminaut"

ALUNECAREA ELICEI Diferența între pasul geometric al elicei și distanța de înaintare a acesteia; *sin.* reculul elicei.

ALUVIUNE *hd.* **1.** Amestec de particule fine de origine minerală și organică aflate în suspensie în apele unui râu, rezultate din acțiunea de eroziune a solului (mâl, nisip, pietriș). **2.** Depozit de roci sedimentare acumulat prin antrenare de apele curgătoare sau de agitația mării, constituind depuneri pe fundul albiilor, la vărsarea râurilor sau la baza unor construcții portuare, necesitând efectuarea dragajului.

„ALVIN" *Oc.* Batiscaf de cercetări oceanice construit în 1961 (SUA). Dotat cu instalații moderne se poate scufunda până la 2000 m. În 1966 împreună cu batiscaful „Aluminaut" au căutat și recuperat bomba cu hidrogen pierdută în largul coastelor Spaniei (Palomares). În 1968 a naufragiat (fără victime) dar a fost recuperat și a reintrat în serviciu în 1968. Împreună cu batiscaful francez



„Alvin"

„Arhimede" a explorat în 1974 fundul Oc. Atlantic la adâncimea de 2000 m pentru studii și prospecțiuni geologice (devierea Europei față de America), surse hidrotermale, zăcăminte minerale ș.a. Caracteristici: depl. 16 t; L 6,90 m; l 2,90 m; vit. de marș 2,5 Nd; autonomia 8 ore la vit. 1,6 Nd.

AMALFI, codul de la ~ *ist.* Culegere de legi maritime „Tabula Amalphitana" codificate în sec. XI la Amalfi (oraș în S Italiei).

AMARÁ A fixa obiectele de la bord pentru a nu se deplasa la balans. De ex., tunurile se amarează cu bolțuri de amarare.

„AMARANTH" *ist.* Navă de linie suedeză cu două punți, construită în 1665. Este prima navă sub pavilion suedez care a întreprins călătorii în Indiile Orientale și prima navă din istoria navigației la bordul căreia s-a inițiat cultivarea plantelor specifice combaterii scorbutului. Caracteristici: L 49,7 m; l 11,34 m; p 4,76 m; avea 63 tunuri și un echipaj de 598 oameni.

AMARĂ *înv., sin.* parâmă de legare.

AMARINARE 1. Adaptare la viața pe mare. **2.** Încadrarea cu personal propriu a unei nave capturate de la inamic.

AMAZON (port. Rio Amazonas) Marele fluviu al Americii de Sud. Bazinul hidrografic acoperă zone din Peru, Columbia, Ecuador și Brazilia. Cea mai mare parte a bazinului hidrografic aparține Braziliei. Izvorăște din Anzii Peruvieni la 100 km de Oc. Pacific, purtând până la portul Iquitos de numirea de Maranon; se varsă în Oc. Atlantic printr-un vast estuar. Bazinul hidrografic (7,2 mil. km²) și debitul (150 mii m³/s) sunt cele mai mari din lume. Ca lungime 5500 km (6,4 mii km cu Maranon) fl. este al treilea din lume după Nil și Mississippi. Principalul curs al A. se află între Ecuator și 5° lat. S. *A* are o lățime de 1,5 km pe cursul superior; 5 km pe cursul mijlociu; 15–20 km pe cursul inferior și de la 80 la 100 km în zona de vărsare. Lunca fl. are o lățime între 30 și 100 km. Adâncimile fl. pe cursul mijlociu 70 m; la portul Obidus 135 m; la vărsare 25–45 m. Pe tot cursul său fl. formează numeroase lacuri și insule. *A.* are cca 500 de afluenți din care unii sunt râuri mari atingând 1500 km lungime. Pr. afluenți:dr. – Ucajali, Purus, Madeira, Tapajos, Xingu; stg. – Isa, Putumayo, Japurá, Rio Negro. La vărsarea în Oc. Atlantic fl. formează mai multe insule și brațe. Cel mai important braț Para are 30-60 km lățime și este principala intrare pentru navele care urcă în amonte. Împreună cu afluenții navigabili *A.* constitue cel mai întins sistem de navigație pe apele interioare cu o lungime totală de 25 mii km. *A.* este navigabil pentru navele de mare tonaj până la portul Manaos (1900 km), iar pentru navele cu tonaj mediu, până la portul Iquitos (4300 km). La mareea înaltă curentul pătrunde pe *A.* în amonte până la cca 1000 km sub forma unui val înalt de 4,5 m numit *pororoca*. Zona Fl. A. este extrem de bogată în floră și faună, exploatate încă într-o mică măsură. Pr. porturi: Iquitos, Manaos, Obidus, Santaren, la vărsare Belen (Para); *ist.* Estuarul A. a fost descoperit în 1500 de spaniolul Vicente Yanez Pinzon. Prima călătorie pe Fl. A. a fost realizată de la Cordilieri la Oc. Atlantic în 1541 de spaniolul Francesco de Orellana.

AMBALAREA ELICEI Creșterea bruscă a numărului de rotații ale elicei în cazul unui tangaj puternic care provoacă ieșirea parțială sau totală a elicei din apă și rotirea acesteia în mediu neomogen. În astfel de situații se produc trepidații ale corpului navei, deformarea și chiar ruperea arborelui port-elice.

AMBARCÁ 1. A lua la bord oameni, materiale sau tehnică de luptă. 2. A lua apă la bord din cauza mării rele, ca în expr. „nava ambarcă cu prova/la prova", „nava ambarcă cu bordul".

AMBARCADER *v.* debarcader.

AMBARCARE 1. Acțiunea de a ambarca. 2. Indemnizație primită de personalul ambarcat. 3. Perioada de timp în care o persoană face parte din echipajul unei nave.

AMBARCAȚIUNE Mijloc plutitor de dimensiuni mici, de regulă, nepuntat, propulsat cu rame, cu vele sau cu motor (barcă, iolă, șalupă etc.). Este folosit pentru transporturi de călători și mărfuri, pentru salvare, pescuit, ridicări hidrografice, lucrări portuare, sport etc., precum și în scopuri militare.

AMBARCAȚIUNE (NAVĂ) DIN PAPIRUS *ist.* Mijloc plutitor, fluvial sau chiar maritim, pe care vechii egipteni îl realizau din tulpini de papirus și care se deplasa cu rame și/sau vele. Cu o asemenea navă, numită Ra-2, renumitul navigator și explorator norvegian Thor HEYERDAHL a traversat Oc. Atlantic în anul 1970. El și-a construit nava pe baza unor ilustrații și informații păstrate din epoca faraonică.

AMBARCAȚIUNE FĂRĂ DEPLASAMENT Ambarcațiune de tipul celor cu pernă de aer sau aripi portante care, atunci când navigă pe pernă sau pe aripi, nu dislocuiește apă, neavând, prin urmare, deplasament.

AMBARCAȚIUNE PE PERNĂ DE AER Șalupă ce se deplasează pe principiul „pernei de aer". Se folosește pentru cercetare, poștă, transport răniți etc. în zona apelor cu funduri mici sau mlăștinoase.

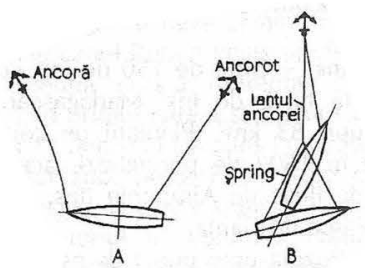
AMBARCAȚIUNE SOLARĂ Ambarcațiune special construită pentru navigația de agrement folosind pentru deplasare energia solară.

AMBARDÁ (*despre navă*) A oscila în jurul axului vertical din cauza efectului vântului, curentului, mării sau a unei greșeli a timonierului; *sin. fl.* a lua mascadă (*a nu se confunda cu abatere*).

AMBARDEE Abatere involuntară de la drum a navei, din cauza unei erori a timonierului, vântului, mării etc.; *sin., fl.* mascadă.

AMBOLET *înv., sin.* nisipar *(denumire folosită în prima jumătate a secolului XIX).*

AMBOSARE 1. Manevră prin care o navă ancorată se menține la un cap dat, împotriva acțiunii vântului sau a curentului apei. Se poate executa cu șpring, pe lanțul ancorei sau utilizând unul ori mai multe ancoroate date



Ambosare:
A – cu un ancorot; *B* – cu spring.

din pupa. A. se folosește pentru a aerisi nava, a ridica sau a lăsa o barcă la apă ori pentru a aduce tunurile în poziție de tragere cât mai favorabilă. 2. *fl.* Legarea unei remorci suplimentare (sârmă de ambosare) pentru a ușura rondoul unui convoi.

AMBRAZURĂ *mil.* 1. Deschizătură în turelă sau în scutul tunului prin care trece țeava (*a nu se confunda cu sabordul).* 2. *mil.* Deschizătură prin care se execută observarea din blochausul navelor cuirasate.

AMBRĂ Secreție biliară a cașaloților. Se întâlnește în stare de plutire pe ocean, în formă de masă neregulată și de culoare cenușiu-închisă, având o greutate de până la câteva kilograme și se întrebuințează în parfumerie.

AMENINȚĂTOR (*despre timp*) Care reprezintă semne de înrăutățire: formare de nori, intensificarea vântului, întunecare etc.

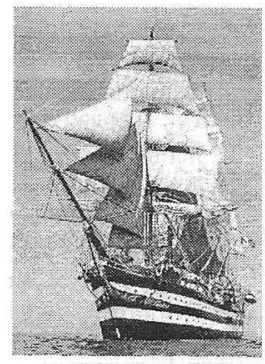
AMENAJĂRI *MC* 1. Totalitatea compartimentelor de la bordul navei destinate cazării, deservirii și recreerii echipajului și pasagerilor: cabine, săli de mese, saloane, grupuri sanitare etc. Normele de spațiu destinate unui membru de echipaj sau pasager se stabilesc prin regulile Registrului Naval. 2. A. pe navă pentru transportul animalelor: adăposturi acoperite, stănoage, podele, iesle etc. amenajate în magaziile navei sau pe punte. 3. A. pentru transportul cerealelor în vrac: pereți despărțitori, puțuri, faguri etc. având rolul să împiedice deplasarea încărcăturii în timpul balansului navei.

AMENAJĂRILE DANEI Ansamblul instalațiilor și dispozitivelor care permit manevra, acostarea și staționarea navei la cheu. Din această categorie fac parte: babale, trancheți, inele de cheu, prize de curent electric, guri de apă etc.

„AMERICA", cupă. Cupă instituită în anul 1851 de yacht-clubul englez la regata din jurul insulei Wight, când a fost câștigată de iahtul „America".

AMERICAN Manevră care leagă două bigi, lucrând în telefon; *sin.* palanc de distanțare.

„AMERIGO VESPUCCI" Navă-școală italiană cu vele și motor, cu trei arbori și greement pătrat, destinată pregătirii studenților de la Academia Navală din Livorno. Construită (1931) după modelul unei fregate din sec. al XIX-lea și modernizată de mai multe ori. Este una din cele mai frumoase nave mari cu vele. În lungile ei călătorii a venit de mai multe ori și la Constanța (1971, 1984, 1996) „pe urmele lui Ovidiu". Depl. 4100 t; dim. 82 × 15,5 × 7,3 m. Înălțimea arborelui mare deasupra liniei de plutire 54 m; 23 vele (în plus câteva suplimentare la nevoie) cu o suprafață totală de 3000 m²; echipaj cca 200 de oameni personal permanent, plus 150 de studenți în marșurile de instrucție. *v.* Vespucci Amerigo.


„Amerigo Vespucci"

AMERIZARE (*despre aeronave*) Coborâre a unui aparat de zbor (hidroavion, navă cosmică etc.) pe suprafața mării.

AMFIBIE, Operațiune – Acțiune de luptă constând în debarcarea unui desant maritim, indiferent de amploarea acestuia, pe litoralul inamic. Folosită frecvent în cel de al doilea RM. Se execută de către

forţele amfibii din care fac parte unităţi (MU) terestre, navale şi aeriene, a căror componenţă este determinată de amploarea operaţiei. Scopul operaţiei este ocuparea unei zone de pe litoralul inamic necesară continuării acţiunilor de luptă în adâncimea teritoriului sau de a împiedica folosirea acesteia de către inamic, instalarea unei baze navale sau aeriene, sau de a realiza o incursiune pentru distrugerea ori avarierea unor obiective importante de pe litoralul inamic. Cuprinde următoarele etape: planificarea operaţiei şi antrenamentul trupelor de desant; ambarcarea trupelor de desant cu armamentul din dotare; traversada pe mare a forţelor amfibii; debarcarea trupelor de desant pe litoralul inamic în zonele stabilite şi sprijinirea acestora pe timpul acţiunii; retragerea forţelor în caz de eşec.

AMFIBII, forţe – Denumire dată în general: 1. navelor destinate să traverseze pe mare un desant maritim şi să asigure debarcarea acestuia pe litoralul inamic; 2. forţelor operative destinate executării operaţiei de desant şi care aparţin unei flote.

AMFIBIU 1. Vieţuitoare care poate trăi atât pe apă, cât şi pe uscat. 2. Mijloc de transport oameni şi echipament, de regulă militar, care poate fi folosit ca vehicul pe roţi sau şenile pe uscat cât şi ca ambarcaţiune pe apă. Vehiculele pe pernă de aer nu sunt considerate mijloace amfibii.

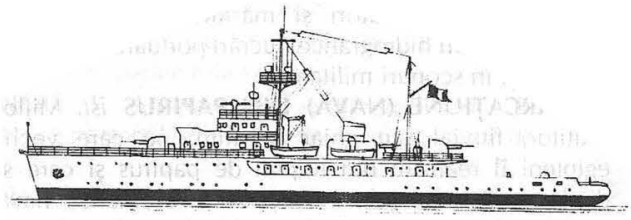
AMFIPED Ambarcaţiune amfibie, uşoară construită din placaj fixat pe şipci de lemn şi propulsată prin pedale care acţionează roţile (pe uscat) şi zbaturi (pe apă).

AMFIDROMIC *v.* maree.

AMFITRITE (*în mitologia greacă*) Zeiţa mării, soţia zeului Poseidon şi una din cele cincizeci (sau o sută) de fiice ale lui Nereus şi Doris (fiica lui Oceanus) numite Nereide.

AMIRAL *mil.* Grad în ierarhia navală care corespunde gradului de general în armata de uscat. Provine din limba arabă: „el amir al bahar" stăpânul mării. A intrat în uz cu semnificaţia actuală în sec. XVI, când o flotă era împărţită în trei escadre – centru, avangardă, ariergardă – comandate de amiral, de viceamiral şi, respectiv, de contraamiral. În unele ţări există şi gradul de Am. al flotei sau Am. de flotă, echivalent cu gradul de mareşal. Am. au ca marcă de comandament un pavilion pătrat.

„AMIRAL MURGESCU" *ist.* Primul puitor de mine construit în România la SN Galaţi (1939–1941) cu material asigurat de uzinele metalurgice Reşiţa. A primit numele viceamiralului Ion Murgescu şi a fost încadrat în grupul de nave minere (nave civile amenajate ca puitoare de mine) al Forţei Navale Maritime. Caracteristici: depl. 838 t; mot. Diesel 1800 CP; vit. 16 Nd; dim. 76,9 × 9,1 × 2,5 m. Artilerie: II × 102 mm naval şi AA; IV × 27 mm; II × 20 mm; II mitr. 13,2 mm; două aruncătoare de grenade Asm; mine 135. În al doilea RM (1941–1944) împreună cu alte nave ale FNM a participat la instalarea a 31 de baraje de mine contra navelor de suprafaţă şi submarinelor în apropierea coastei de NV a M. Negre între Odessa şi Crimeea provocând pierderi de nave părţii sovietice. A participat la numeroase escortări de convoaie de aprovizionare a frontului terestru ce opera de-a lungul litoralului şi la operaţia de evacuare a Crimeii (1943–1944), fiind ultima navă de luptă care s-a retras de la Chersones având la bord 1000 de militari români şi germani. Pentru execuţia exemplară a misiunilor de luptă nava a fost citată de 11 ori prin Ordine de Zi pe Marina Militară, de 5 ori pe armată, iar pavilionul navei a fost decorat cu ordinele de



„Amiral Murgescu"

război „Coroana României" şi „Steaua României". La 5 sept. 1944 nava „A.M." a fost predată marinei sovietice unde a primit numele de „Amur" nefiind retrocedată aşa cum s-a procedat cu alte nave. „A.M." a fost cea dintâi navă militară modernă construită în ţară la nivelul corespunzător al tehnicii mondiale, prefigurând remarcabilele realizări ulterioare de pe şantierele navale ale României după al doilea RM. În 1988 nava a fost scoasă din evidenţa flotei sovietice şi dezmembrată.

AMIRALITATE *mil.* 1. În Anglia, cea mai înaltă autoritate a marinei militare. 2. În Franţa, tribunalul militar maritim. 3. În Rusia, locul cu amenajările destinate construcţiei şi reparaţiei navelor militare. 4. Cea mai înaltă autoritate a marinei. 5. Autoritate care editează hărţi marine, chiar dacă marina respectivă nu are A. (1).

AMIRALITĂŢII, Ins. – (Admiralty Islands) Grup de insule vulcanice şi coraligene în Oc. Pacific (Melanezia) situat la NE de Ins. Noua Guinee. Terit. sub tutela Uniunii Australiene. Are în compunere principală Ins. Manus (1554 km²) şi 23 de insule mici reprezentând recife de corali şi atoli. Supr. totală 2700 km². Alt. max. 900 m (Ins. Manus), cca 18 mii loc. Cocotieri. Pescuit. Pe Ins. Manus sunt golfuri favorabile bazării navelor. Ins. au fost descoperite în 1767 de navigatorul englez Philip Carteret.

AMIRANTE, Ins. – Grup de 150 de ins. coraligene în Oc. Indian la NNE de Ins. Madagascar. Posesiune britanică. Supr. 83 km². Plantaţii de cocos, pescuit. Descoperite în 1502 de portughezi, aceştia i-au dat denumirea de Ilhas de Almirante (Ins. Amiralului) în cinstea lui Vasco de Gama.

AMONTE *fl.* Poziţia unui punct de pe un curs de apă sau de pe mal, mai aproape de izvor în raport cu un alt punct de pe acelaşi curs de apă.

AMORSÁ A iniţia aprinderea unui exploziv sau funcţionarea unui aparat.

AMORTIZOR DE RULIU Dispozitiv montat în bordurile navei şi destinat reducerii unghiului de ruliu. A.d.R. poate fi pasiv, sub formă de chile de ruliu, sau activ, cu

sistem giroscopic ori inerţial. Se utilizează pe navele mari de pasageri şi pe unele nave militare; *v.* şi stabilizator.

AMPLITUDINE 1. Unghi la centrul Pământului sau arcul de orizont corespunzător, cuprins între punctele Est/Vest şi punctele Răsărit/Apus ale unui astru. Se notează cu E/W°N sau E/W° S. A. serveşte la controlul deviaţiei la apusul şi răsăritul Soarelui şi Lunii. 2. Distanţa verticală dintre nivelul mareei înalte şi nivelul mareei joase următoare (*a nu se confunda cu înălţimea mareei).*

AMPLITUDINEA ASTRULUI *astr.* Arcul de orizont cuprins între punctul cardinal Est sau Vest şi punctul de pe orizont unde astrul răsare, respectiv apune. Poate lua valori de la 0° la 90° în funcţie de declinaţia astrului şi latitudinea observatorului. Este complementul unghiului la zenit cuadrantal, fiind folosită la controlul deviaţiei.

AMPLITUDINEA VALULUI *v.* val.

AMSTERDAM Port important, maritim şi fluvial în Olanda (al doilea după Rotterdam), legat de M. Nordului prin două canale (Noordhollandsch kanaal şi Noordsee kanaal) iar de *Fl.* Rin prin Amsterdam - Rijn kanaal. Lungimea frontului de cheuri peste 46 km, cu adâncimi între 8 şi 15 m. Important centru economic cu întreprinderi de prelucrarea petrolului, construcţii navale şi aviatice, industrie alimentară ş.a. Bazine separate pentru petroliere, nave portcontainer, Ro-Ro şi cargouri. Traficul anual de mărfuri depăşeşte 27,6 mil. t. Portul este şi locul de bazare a flotei militare olandeze şi punct de aprovizionare pentru navele forţelor maritime NATO.

AMUNDSEN. Mare situată în extremitatea sudică a Oc. Pacific la ţărmurile Antarctidei, între 100° şi 115° lat. V; ad. 1000 m; temp. medie anuală a apei sub 0° C; salinitatea cca 33,5‰. Acoperită de gheţari tot timpul anului. Partea de N a mării a fost pentru prima dată explorată în 1774 de navigatorul englez James Cook.

AMUNDSEN, Roald (1872–1928) Navigator şi explorator norvegian cunoscut în întreaga lume pentru expediţiile sale remarcabile în regiunile polare. În 1897–1899 este ofiţer cu navigaţia pe nava „Belgica" în expediţia condusă de Adrien Guerlache în Antarctica, la care a participat şi biologul român acad. Emil Racoviţă. A fost primul navigator care în 1903–1906 a reuşit să străbată la bordul navei Gjöa Pasajul de Nord-Vest (din Ins. Groenlanda, prin N Canadei, la Alaska). În 1909 s-a pregătit să atingă cu nava „Fram" Polul Nord, dar aflând că americanul Robert Peary ajunsese acolo, şi-a schimbat intenţia şi s-a îndreptat cu nava spre Antarctica fiind primul care a străbătut Continentul de gheaţă iar la 14 dec. 1911 a atins Polul Sud. În 1926 a realizat primul zbor peste Polul Nord cu dirijabilul „Norge" (Norvegia) la care a ajuns la 12 mai. În 1928 a dispărut cu avionul în regiunea Polului Nord în încercarea de a căuta şi salva echipajul dirijabilului „Italia" sub comanda lui Umberto Nobile care se prăbuşise în zona gheţurilor polare. A descris în multe cărţi călătoriile sale.

AMUR (*chin.* Heilongiang - *Fl.* Dragonului negru) Fl. în Extremul Orient format din unirea râurilor Şilka (izv. din M-ţii Iablonovâi), Argun şi Kerulen (izv. din M-ţii Hinganul Mare). Se varsă în Oc. Pacific prin limanul A. şi M. Ohotsk. Lung. 2846 km (4510 km cu R. Silka şi Onon). Supr. bazinului hidrografic 1843 mii km² (se împarte între Rusia, China şi Mongolia). Cursul mijlociu (până la or. Habarovsk) formează graniţa dintre Rusia şi China. Această porţiune primeşte afluenţii: stg. – Zea şi Burea; dr. – Sungari şi Ussuri. De la Habarovsk începe cursul inferior unde se desparte pe mai multe braţe formând numeroase lacuri. Pe această porţiune primeşte afluenţi mici şi numai aproape de vărsare primeşte puternicul afluent Amgun. Datorită precipitaţiilor abundente din lunile de vară şi toamnă variaţia de niveluri ale apei atinge 10–15 m pe cursul mijlociu şi 6–7 m pe cel inferior. La vărsare nivelul apei este influenţat de maree cu ampl. de 1,5–2,5 m. Îngheaţă pe cursul inferior la sfârşitul lunii nov., iar pe cel superior la începutul lunii nov. Se eliberează de gheţuri în lunile apr.–mai. Este navigabil aproape pe toată lungimea sa. Pr. porturi: Pokrovka, Blagovescensk, Leninsk, Habarovsk, Komsomolsk na Amure. Bogat în pescuit. *ist.* Primele explorări pe fluviu au fost făcute de ruşi începând din 1644.

„AMURGUL" *ist.* Remorcher fluvial (ex T - 658) cu corp şi punte de fier şi două elice, construit la Taranto (1909) şi modernizat la Galaţi (1937). Depl. 400 t; dim. 39,6 × 8,05 × 1,3 m; maşini cu abur de 450 CP; vit. 20,6 Nd. A aparţinut Societăţii Române Dunărene (SRD). Rechizionat în 1941 de Marina Militară, a fost amenajat pentru dragajul minelor, inclusiv magnetice. Armament: I × 20 mm, II mitr. 13,2 mm. A fost folosit la dragajul de control şi distrugere în zonele Dunărea de Jos şi Călăraşi–Giurgiu. Din sept. 1944 a făcut parte dintr-o flotilă sovietică, îndeplinind misiuni de dragaj în zonele Calafat–Vidin şi T. Severin–Baziaş. La 19 oct. 1944 în timp ce draga în zona km 1094 pe Dunăre (Kostolaţ–Serbia) s-a scufundat la explozia aproape simultană a 2 mine magnetice, cu pierderea din echipaj a 12 marinari militari şi civili. Între 29 sept. şi 19 oct. 1944 nava a distrus 7 mine magnetice.

AN *astr.* Interval de timp în care Pământul execută o mişcare de revoluţie în jurul soarelui. **A. anomalistic**, interval de timp între două treceri succesive ale Pământului la periheliu şi afeliu; este mai lung cu 4ᵐ şi 44ˢ decât A. sideral. **A. bisect**, an creat convenţional având 366 zile în scopul anihilării diferenţei de 0,25 zile ce există între A. tropic şi **A. civil**. Se obţine adăugând din 4 în 4 ani o zi la luna februarie care va avea astfel 29 zile cu excepţia anilor care se termină cu sute întregi multiple de 4. **A. calendaristic** (civil, comun), intervalul de timp de la 1 ianuarie la 31 dec.; are 365 zile iar în anii bisecţi 366 zile. **A. lumină**, unitate de măsură exprimând distanţa de la Pământ la un astru, egală cu 9460 miliarde km (drumul parcurs cu viteza de 300 000 km/h într-un an tropical). **A. platonic**, interval de timp în care axa terestră execută o rotaţie completă în jurul polilor elipticei datorită mişcării de precesie, egal cu aprox. 26 000 ani tropici. **A. sideral**, interval de timp în care Pământul execută o revoluţie în jurul Soarelui, fiind socotit 365 zile, 6 ore, 49 min. şi 40

sec. **A. solar**, intervalul de timp în care Pământul în mişcarea sa revine în acelaşi punct caracteristic al orbitei sale (la punctul vernal corespunde A tropic; la periheliu corespunde A anomalistic). **A. tropic**, intervalul de timp între două treceri consecutive ale Soarelui prin punctul vernal (punctul în care ecliptica intersectează planul ecuatorului ceresc la echinocţiul de primăvară), are 365 zile, 5 ore, 48 min. şi 46 sec. fiind cu 20 min. şi 24 sec. mai mic decât anul sideral. A. tropic stă la baza calendarului.

AN HIDROLOGIC *hd.* Perioada de timp în care are loc un circuit aproximativ închis al apei. Începutul anului hidrologic coincide de obicei cu debitele minime de la sfârşitul verii când rezervele de apă din bazinul hidrografic sunt minime. În această perioadă se poate studia complet regimul unui curs de apă. În ţara noastră anul hidrologic începe la 1 octombrie.

ANÁ *pesc.* **1.** Saulă lungă şi rezistentă de care se leagă petilele la capătul cărora sunt prinse cârligele priponului de pescuit. **2.** Saulă ce formează latura superioară a plaselor de pescuit, pe care se înşiră rondele de plută pentru a le menţine în poziţie verticală.

„ANA" *ist.* Şalupă canonieră din flota militară a Moldovei care a luat fiinţă conform prevederilor Regulamentului Organic. Împreună cu şalupele „Moldavia" şi „Natalia" a înlocuit caicele folosite iniţial pentru îndeplinirea serviciului de pază pe Dunăre între Gura Siretului şi Gura Prutului. Construită la Galaţi, a intrat în serviciu în anul 1851 fiind înarmată cu un tun de calibru 75 mm. În timpul războiului Crimeii (1853–1856) a fost închiriată de trupele ruseşti şi folosită în acţiuni militare pe fluviu. Înapoiată după război cu un grad mare de uzură a fost scoasă din serviciu.

ANADÂR Golf în partea de NV a M. Bering pe coasta de NE a Rusiei. Lăţimea la intrare 400 km, în adâncimea uscatului 278 km. Ad. cca 100 m. În g. se varsă Fl. Anadâr formând un liman şi baia cu acelaşi nume. Cea mai mare parte a anului este acoperit cu gheţari plutitori cu excepţia lunilor aug.–sept. Maree semidiurnă neregulată cu ampl. de 3 m. Pe ţărmul g. se află portul maritim Anadâr.

ANAFOR *fl.* Vârtej care ia naştere în momentul întâlnirii fileurilor de apă cu un obstacol. La malul drept, A. se rotesc în sensul acelor unui ceasornic iar la malul stâng, în sens invers; *sin.* ciovrântie, otmet.

ANCONA Oraş-port şi BMM în Italia centrală la M. Adriatică. Cca 120 mii loc. Lung. frontului de cheuri 3,5 km, cu ad. până la 10 m. Loc de acostare în radă pentru petroliere cu o capacitate de 300 mii t. Import: petrol, cărbuni, cereale, prod. chimice, mărfuri generale; export: asfalt, sulf, ciment, cauciuc sintetic, îngrăşăminte. Şantierele navale de construcţii şi reparaţii asigură construcţia navelor comerciale cu capacitate de 100 mii tdw şi nave militare, inclusiv Ds. BMM deserveşte forţele navale uşoare: dragoare, puitoare de mine ş. a. *ist.* În A. se află arcul de triumf din marmură al Împăratului Traian.

ANCHETA PAVILIONULUI *DM* Cercetarea de către o navă de război a documentelor unei nave comerciale pentru a constata dacă aceasta are dreptul la pavilionul pe care îl poartă.

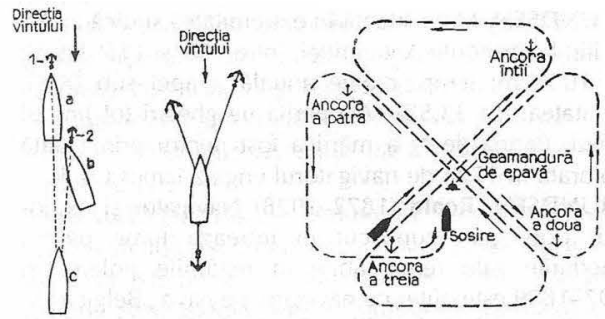
ANCHIRĂ *înv. v.* ancoră.

ANCLAMF *v.* aclamf.

ANCORÁ 1. A fundarisi ancora. **2.** *arg.* A se stabili într-un oraş, într-un port etc.

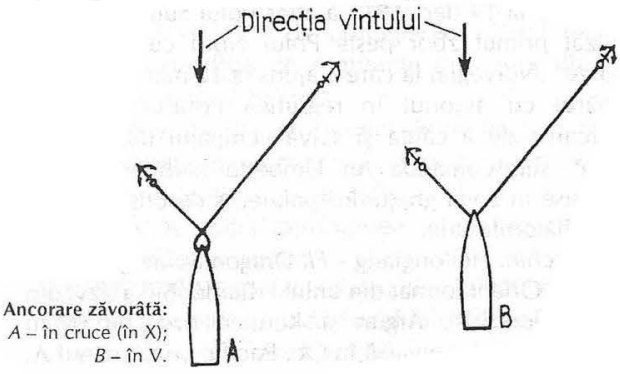
ANCORAJ 1. Loc favorabil ancorării, care trebuie să aibă un fund de bună ţinută şi să ofere adăpost contra valurilor şi vânturilor; *sin., fl.* loc de A. **2.** Porţiune dintr-o radă, baie etc., în care ancorează o singură navă. **3.** Rezultatul unei manevre de ancorare. **4.** Ansamblul ancoră fundarisită, lanţ sau cablu, binte etc., ca în expr.: „A îmbunătăţi A.", „ţinuta A." etc. **A. de carantină** A. balizat cu geamanduri galbene unde nava aşteaptă vizita organelor sanitare sau face carantină. **A. interzis** Zonă de mare sau de fluviu, în care ancorarea nu este permisă, ca urmare a existenţei pe fund a unor instalaţii: cabluri submarine, conducte etc. Zonele de A.I. pe fluvii sunt marcate printr-un panou cu o ancoră cu diamantul în sus, în timp ce zonele de A.I. pe mare sunt semnalate în cărţile pilot şi pe hărţile marine.

ANCORARE Manevră de oprire şi ţinere în loc a navei cu una sau ambele ancore. A. constă din fundarisirea ancorei, filarea lanţului, oprirea navei şi boţarea lanţului. În momentul A. nava are întotdeauna o anumită viteză (gang) înainte sau înapoi, deoarece, în caz contrar, lanţul ar cădea peste ancoră şi ar încurca-o, sfârşind prin a o smulge şi a o face să are. În mod curent



Ancorare în barbă: *1* – ancora 1; *2* – ancora 2. Ancorare cu trei ancore. Ancorare cu patru ancore

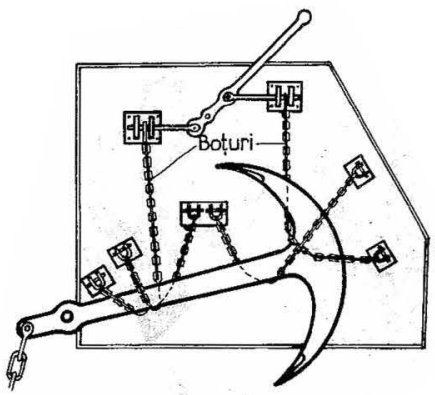
pentru A. se utilizează o singură ancoră. **A. cu spring** *v.* ambosare. **A. în barbă** A. cu două ancore ale căror lanţuri formează între ele un unghi mai mic de 60°. Prin utilizarea A.î.B. lanţurile se pot încurca dacă vântul sare; *v.* şi afurcare. **A. în labă de gâscă** A. cu două



Ancorare zăvorâtă: *A* – în cruce (în X); *B* – în V.

ancore de post şi cu ancora de curent; *sin.* A. cu trei ancore. **A. cu patru ancore** A. unei nave de salvare deasupra unei epave. Se utilizează de obicei ancore de trei ori mai grele decât ancorele de post ale navei de salvare. Fiecare ancoră este legată cu un cablu compus din 25 m lanţ şi 30 m sârmă. **A. cu trei ancore** *v.* A. în labă de gâscă. **A. zăvorâtă** A. cu două ancore, din care una cu un lanţ (zăvor) mai scurt, destinată reducerii mişcărilor violente de evitare ale navei. Lanţurile se dau în cruce (în „X"), dacă nările sunt suficient de îndepărtate; în caz contrar, ele se dau în „V". A.z. se practică dacă nava trebuie să suporte un ciclon la ancoră.

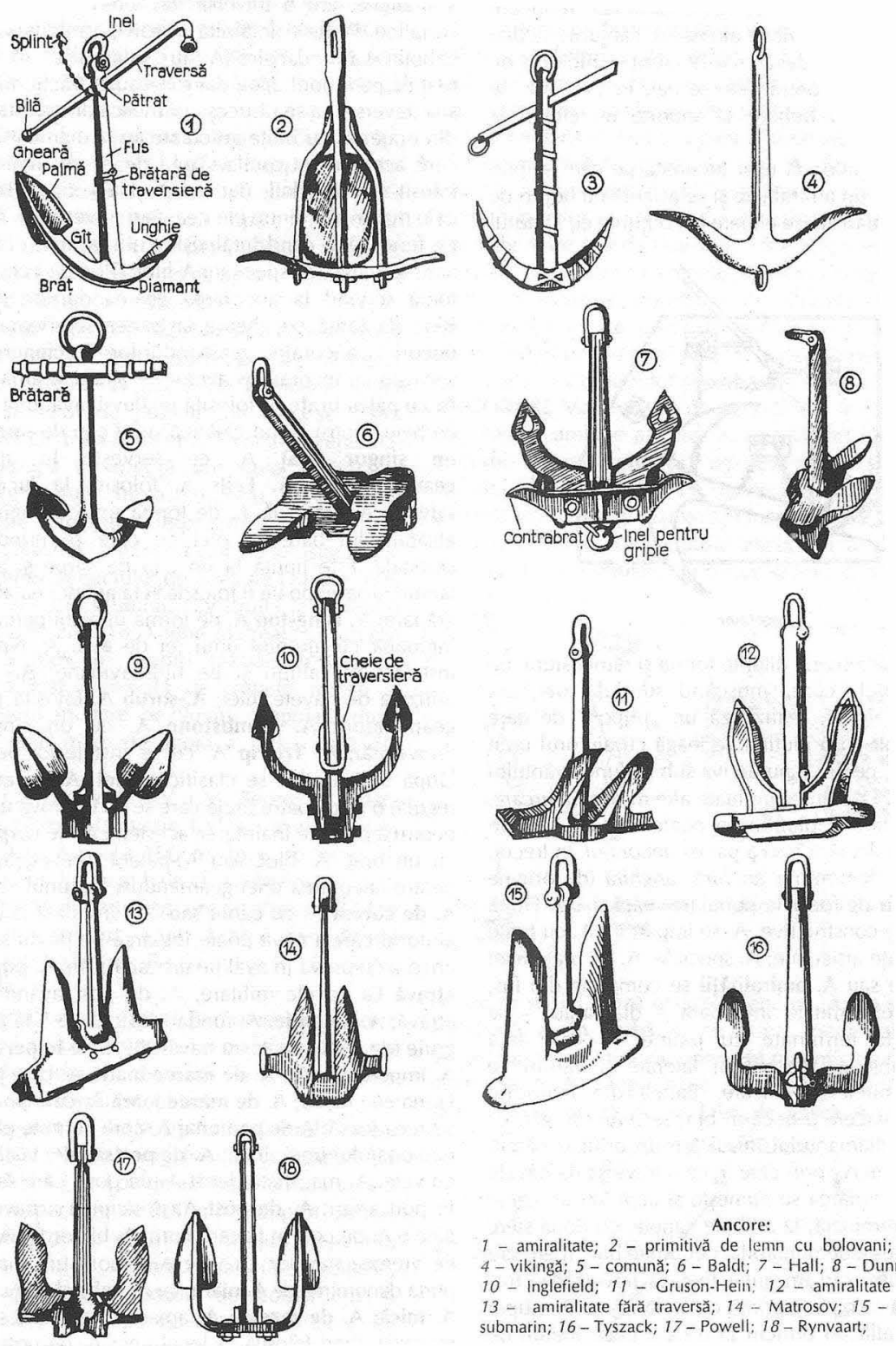
ANCORATOR Platformă uşor înclinată pe care se pun la post ancorele tip amiralitate şi se asigură cu boţuri de lanţ. Pentru fundarisire se eliberează boţurile cu ajutorul unei manete.



Ancorator

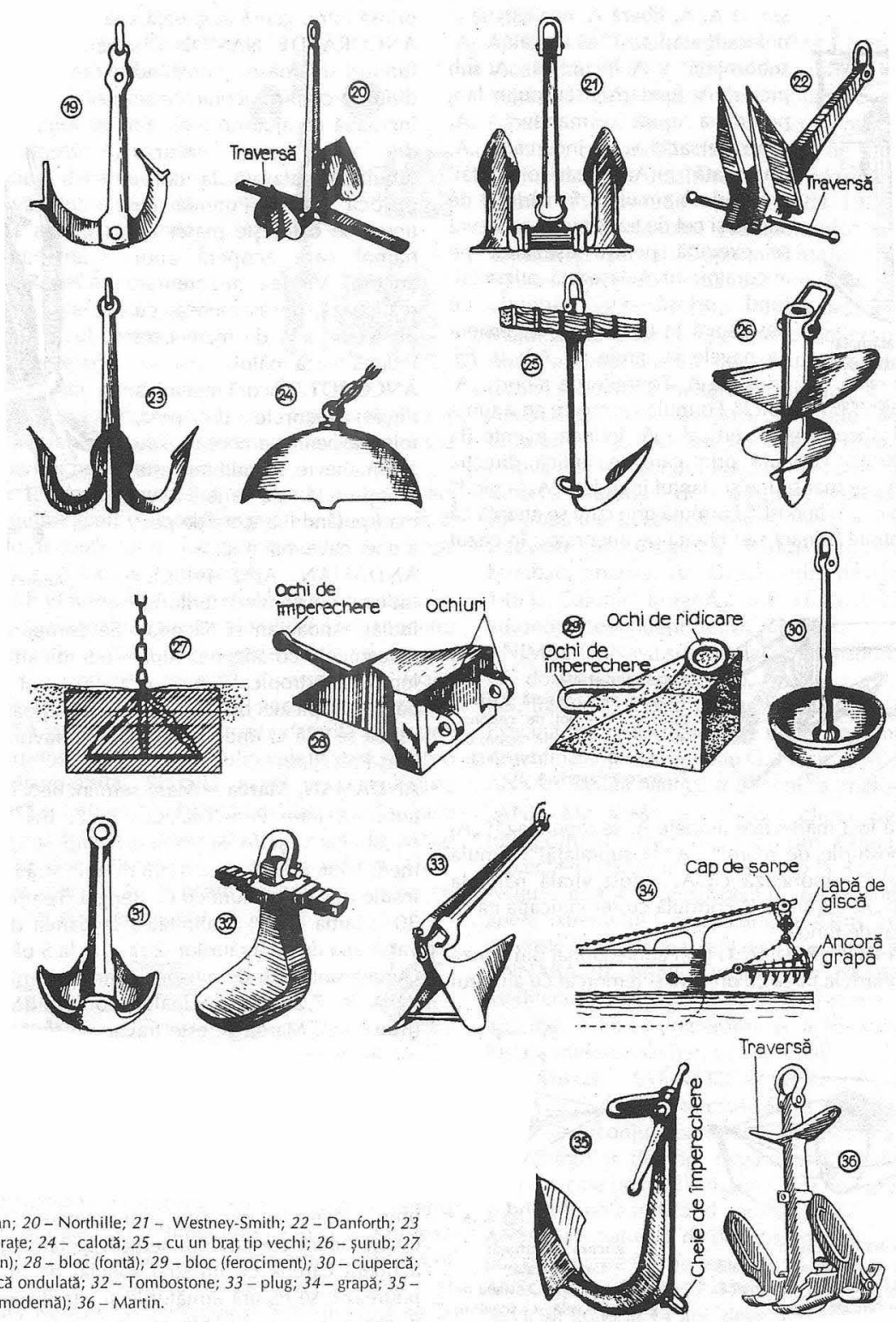
ANCORĂ Dispozitiv de diferite forme şi dimensiuni, de regulă din oţel, care, muşcând fundul apei sau îngropându-se în el, realizează un „pripon" de care nava sau un alt corp plutitor se leagă cu ajutorul unui lanţ sau cablu, pentru a nu deriva sub acţiunea vântului sau curenţilor. Dacă nu sunt luate alte măsuri (*afurcare, ambosare),* obiectul plutitor se poate roti de 360° în jurul ancorei sale, fără însă a părăsi *ancorajul.* În trecut, au circulat şi denumirile *anchiră, anghiră* (de origine greacă), alături de formele populare *mâţă* şi *urs.* După caracteristicile constructive, A. se împart în: A. cu braţe fixe; A. cu braţe articulate; A. speciale. A. cu braţe fixe: **A. amiralitate** sau **A. amiralităţii** se compune din fus, din a cărui extremitate inferioară – diamantul – se desfac braţele terminate cu palme, la care faţa superioară, unghia, are urechi laterale şi vârfuri ce poartă denumirea de gheare. Partea din interiorul locului de desfacere a fiecărui braţ se numeşte gât. La partea opusă diamantului, fusul are un orificiu pătrat, denumit pătratul A., prin care trece o traversă (la navele de pe fluviul Dunărea se numeşte şi cep), cu un capăt încovoiat şi terminată, la ambele capete, cu două sfere (din care una este demontabilă) denumite bile, mere sau nuci. Un opritor sau un guler fixează traversa pe fus, fiind asigurată cu o pană prinsă cu un lănţişor. Deasupra pătratului se află un orificiu prin care trece inelul, de care se prinde lanţul A. cu o cheie de A. sau cablul cu un nod de A. ori un nod de ancorot. Pe fus există uneori o brăţară de traversieră pe care se află inelul de traversieră cu care se traversează A. Unghiul dintre fus şi braţ se numeşte unghi de muşcare, iar distanţa dintre gheare poartă denumirea de deschidere. A. amiralităţii este folosită astăzi numai pe navele cu vele sau ca ancorot pe navele mari. **A. comună,** mai veche decât A. amiralitate, are o traversă din lemn fixată cu brăţări metalice. Poate fi întâlnită uneori pe micile veliere de cabotaj. La fundarisire (A. nu „se aruncă"), A. cade cu braţele pe fundul apei, dar din cauza tracţiunii lanţului şi a traversei ea se răsuceşte şi muşcă din acesta cu unul din braţe. A. cu braţe articulate au la diamant un ax pe care acestea pot oscila. Tipul de A. cel mai frecvent folosit este **A. Hall,** dar există şi alte tipuri brevetate, cele mai multe dintre ele neavând traverse. A. se târăşte pe fund până când întâlneşte cel mai mic obstacol în care se înfige. A. speciale: **A-bloc** Bloc de beton sau de fontă servind la ancorarea geamandurilor; **A.-calotă** Bloc de fontă cu gheare la partea inferioară servind uneori la ancorarea geamandurilor; **A.-ciupercă** A. ce serveşte la ancorarea navelor-far sau a geamandurilor; **A. cu patru braţe** A. folosită pe fluvii, având la diamant o cheie pentru lanţul-călăuză; *v.* şi cap de şarpe; **A. cu un singur braţ** A. ce serveşte la ancorarea geamandurilor; **A. Eells** A. folosită la lucrările de salvare; **A.-grapă** *fl.* A. de forma unui triunghi isoscel alcătuit din bare de oţel de care se prind gheare verticale. Este ţinută la un cap de şarpe şi are două lanţuri groase; poate fi folosită şi la adâncirea albiei prin grăpare; **A. Langston** A. de forma unei ciuperci, care se îngroapă cu ajutorul unui jet de apă. **A. Northill** A. instalată pe iahturi şi pe hidroavioane; **A.- plug** A. utilizată de navele mici; **A.-şurub** A. folosită numai la geamanduri; **A. Tombstone** A. cu un singur braţ (brevetată); **A. Trigrip** A. ce se instalează pe iahturi. După utilizare, A. se clasifică astfel: **A. de avanti** De regulă, o A. cu patru braţe care se dă în prova unei drăgi pentru a permite înaintarea acesteia; **A. de corp mort** A. cu un braţ, A. bloc sau A.-patent (brevetată) folosită pentru ancorarea unei geamanduri sau unui corp mort; **A. de curent** A. cu cablu sau lanţ instalată la pupa, cu ajutorul căreia nava poate întoarce pe fluviu sau poate ancora cu prova în aval pe un canal; *sin.* A. pupa; **A. de etravă** La navele militare, A. de post având nara pe etravă; **A. de gruie.** A. fundarisită sau pusă la post cu o gruie (de regulă, o A. cu traversă); **A. de împerechere** *v.* A. împerecheată ; **A. de maree înaltă** A. care ţine nava la mareea înaltă; **A. de maree joasă** A. care ţine nava la mareea joasă; **A de papionaj** A. care permite efectuarea papionajului unei drăgi; **A. de portsart** Pe vechile nave cu vele, A. mai mică decât A. de post, care se prindea în portsarturi; **A. de post** A. principală a navei. Există câte o A. de post în fiecare bord: A. babord şi A. tribord. Pe vremea navelor cu vele A. tribord era mai grea şi purta denumirea de **A. mare,** iar A. babord, denumirea de **A. mică; A. de rezervă** A. amarată pe punte sau într-o magazie, fiind folosită în locul unei A. de post în cazul pierderii; **A. de salvare** A. grea (circa 4 000 kg), de regulă, de tip Eells, folosită pentru scoaterea de pe uscat; **A. de speranţă** A treia A. a unei nave, amplasată, de regulă, la tribord, în pupa A. de post (la navele de luptă) sau pe

peretele pupa al teugii (la navele comerciale). Astăzi se utilizează sporadic, fiind înlocuită cu A. de rezervă; **A. de veghe** A. de post fundarisită cu puțin lanț, boțat ușor cu o saulă. Dacă A. care întinde ară și nava gonește pe A., saula se rupe și lanțul A.d.V. se filează avertizând asupra pericolului; nava rămâne ancorată în barbă; *sin.* A. gardiană, A. în fir, A. în fir de plumb; **A. engleză** *înv., sin.* A. împerecheată; **A. împerecheată** A. asigurată prin ancorarea sa cu un ancorot, folosind o parâmă de împerechere; **A. în galeră** A. având un braț legat cu o parâmă care trece printr-o macara de la bompres, iar de acolo, pe punte. În acest mod A. poate fi fundarisită și virată ușor. Se folosește la navele cu vele atunci când acestea trebuie să ancoreze și să vireze deseori A.; **A. în fir de plumb** *înv., sin.* A. de veghe; **A. mare** *v.* A. de



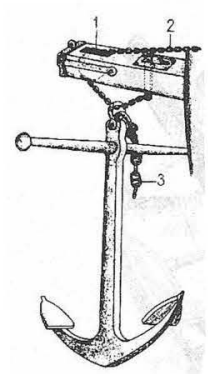
Ancore:
1 – amiralitate; *2* – primitivă de lemn cu bolovani; *3* – romană; *4* – vikingă; *5* – comună; *6* – Baldt; *7* – Hall; *8* – Dunn; *9* – Marrel; *10* – Inglefield; *11* – Gruson-Hein; *12* – amiralitate fără traversă; *13* – amiralitate fără traversă; *14* – Matrosov; *15* – amiralitate de submarin; *16* – Tyszack; *17* – Powell; *18* – Rynvaart;

post; **A. mică** *v.* A. de post. ◇ **„A. angajată"** A. prinsă într-un cablu submarin, într-o parâmă sau într-un lanț de pe fundul apei; *v. fig.* descurcarea ancorelor. **„A. atârnată"**: a) A. filată atât cât să iasă din nară, gata de a fi fundarisită sau afurcată; b) A. suspendată în lanțul său și într-o parâmă, în dreptul etravei, pentru a nu lovi cheul la acostare; c) A. ținută numai în boțul de capon, gata de a fi fundarisită. **„A. caponată"** a) A. filată din nară și atârnată la gruia de capon sau la babale pentru a permite legarea navei la geamandură; b) A. ținută numai în boțul de capon, înainte de a fi prinsă și cu traversiera; manevra se execută la virarea A. și nu trebuie confundată cu atârnarea A. **„A. care întinde"** A. al cărei lanț ține efectiv nava. **„A. curată"** *sin.* A. liberă. **„A încălțată"** *sin.* A. înnămolită. **„A. încurcată"**: a) A. la care lanțul s-a încolăcit în jurul brațelor (A. subbrațată)

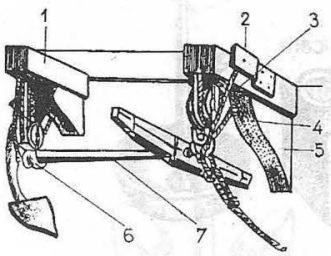


19 – Trotman; *20* – Northille; *21* – Westney-Smith; *22* – Danforth; *23* – cu patru brațe; *24* – calotă; *25* – cu un braț tip vechi; *26* – șurub; *27* – bloc (beton); *28* – bloc (fontă); *29* – bloc (ferociment); *30* – ciupercă; *31* – ciupercă ondulată; *32* – Tombostone; *33* – plug; *34* – grapă; *35* – cu un braț (modernă); *36* – Martin.

sau în jurul traversei (A. subtraversată); *v. fig.* descurcarea ancorelor; b) emblemă constituită dintr-o A. cu cablul răsucit în jurul fusului şi folosită pe pavilioane, steme etc. **„În A."** *(despre navă)* Ancorată; *sin.* la A. **A. liberă** A. neangajată şi neîncurcată; *sin.* A. curată. **„A. subbrajată"** *v.* A. încurcată. **„A. sub picior"** A. fundarisită cu puţin lanţ pentru a ajuta o manevră. **„A. subtraversată"** *v.* A. încurcată. **„A. traversată"** a) A. aşezată orizontal, fiind prinsă simultan în cârligul de capon şi cel de traversieră; manevra se execută pentru aşezarea pe ancorator; b) A. aşezată orizontal, fiind prinsă cu cârligul de traversieră în brăţara de traversieră (la navele cu gruie de A.); *v. fig.* gruie de A. Formule de raport: „A. apic!" Formulă prin care se anunţă că lanţul ancorei este vertical. „A. întinde înainte (la travers etc.)". Formulă prin care se indică direcţia lanţului A.; se mai spune şi „lanţul întinde". „A. la pic.!" *sin.* A. apic. „A. la post!" Formulă prin care se anunţă că A. este intrată în nară sau boţată pe ancorator; în cazul



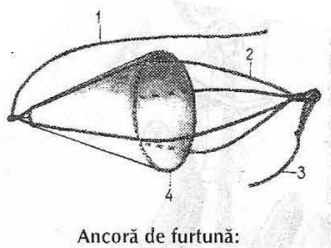
Ancoră atârnată:
1 – gruie de capon;
2 – boţ de capon;
3 – lanţul ancorei.



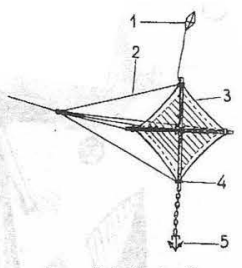
Ancoră traversată:
1 – gruie de traversieră; *2* – rai deschis; *3* – boţ de capon; *4* – cap; *5* – gruie de capon; *6* – gheară de traversieră; *7* – ancoră traversată.

în care au fost manevrate ambele A. se raportează: „A. sunt la posturile de mare!" „A. la suprafaţă!"Formulă prin care se raportează că A. a fost virată până la suprafaţă. „A. s-a smuls!" Formulă cu semnificaţia că A. s-a degajat de fund.

ANCORĂ DE FURTUNĂ 1. Con confecţionat din pânză de vele, întărit la bază cu un cerc şi remorcat cu ajutorul



Ancoră de furtună:
1 – parâmă de întoarcere; *2* – labă de gâscă; *3* – parâmă de remorcă; *4* – cerc de parâmă.

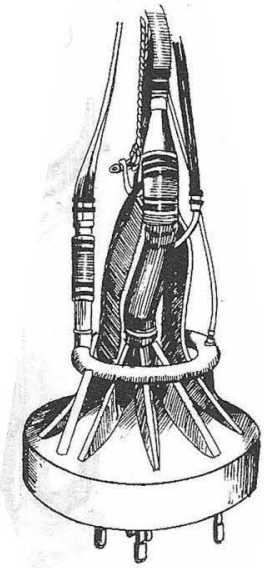


Ancoră de furtună: (improvizată)
1 – sac cu ulei; *2* – labă de gâscă; *3* – velă; *4* – şcondru; *5* – lest.

unei labe de gâscă, care se filează în prova unei bărci pentru a o menţine într-o poziţie favorabilă astfel încât valurile să se spargă departe de aceasta. A.d.F. se completează cu o saulă de tras la bord şi cu un sac pentru filarea uleiului, care calmează valurile. **2.** Dispozitiv improvizat din şcondri şi o velă lestată la partea inferioară, care poate fi folosit şi la nave mici; *sin.* ancoră de derivă, ancoră de mare, ancoră plutitoare.

ANCORĂ DE GHEAŢĂ Ancoră cu un singur braţ, care, prinsă într-o gaură în gheaţă, permite legarea navei.

ANCORĂ DE NĂMOL Dispozitiv de ancorare pe funduri mâloase, constând dintr-un corp tronconic ce se îngroapă cu ajutorul unui jet de apă, care, printr-o tubulatură ataşată la corp, dislocă mâlul. Puterea de ţinere se datoreşte masei de nămol care acoperă apoi ancora. Virarea ancorei se realizează, de asemenea, cu un jet de apă de mare care îndepărtează mâlul.


Ancoră de nămol

ANCOROT. Ancoră mai mică decât ancorele de post, folosită pentru ambosare sau alte manevre. Denumirea este funcţională. A. unei nave mari putând fi ancora de post a unei nave mai mici.

ANDAMAN Arh. în Oc. Indian, constituind teritoriul indian Andaman şi Nicobar. Se compune din 5 Ins. vulcanice şi coraligene. Supr. – 6,5 mii km²; cca 31 mii loc. Climă tropicală musonică. Ins. sunt acoperite de păduri tropicale bogate în specii preţioase. În partea estică se află G unde acostarea este favorabilă. Unicul oraş-Port Blair.

ANDAMAN, Marea ~ Mare semiînchisă în Oc. Indian cuprinsă între Pen. Malacca la E. Ins. Andaman şi Nicobar la V. şi Ins. Sumatra la S. Supr. 602 mii km²; ad. med. 1096 m, ad. max. 4198 m. Prin strâmtoarea dintre insule este în legătura cu G. Bengal. Temp. apei: vara + 30° ; iarna + 27° ; salinitatea în partea de N unde se varsă apa dulce a râurilor–20‰, iar la S până la 33,5‰. Curenţi antrenaţi de musoni. Mareea semidiurnă ampl. până la 7,2 m. Principalul port şi BMM–Rangoon (Birmania). Marea A. este traversată de importante căi maritime care leagă Oc. Indian de Oc. Pacific.

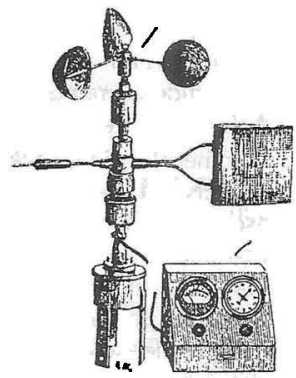
ANDOCARE Manevră de ridicare a navei pe un doc plutitor sau de intrare în bazinul docului uscat şi toate operaţiile de aşezare a navei pe cala docului, prin afundarea docului plutitor sau golirea bazinului. Se efectuează în scopul verificării operei vii, executării unor lucrări de reparaţii şi întreţinere. De regulă se curăţă opera vie de depunerile vegetale şi animale, se acoperă carena cu un strat special de protecţie şi se piturează, se repară armăturile şi alte dispozitive de pe opera vie etc. În timpul A. toate instalaţiile şi mecanismele navei sunt scoase din funcţiune. *Funcţionarea unora din ele se admite în cazuri excepţionale şi numai cu aprobarea şefului docului; v.* carenaj.

ANDREESCU, Ştefan Autor al unui amplu studiu intitulat „Din Istoria mării Negre" (genovezi, români şi tătari în spaţiul pontic în secolele XIV–XVII), publicat în 2001.

ANDROMEDA Constelaţie având steaua nautică Alpheratz.

ANEMOGRAF Aparat care înregistrează automat pe banda de hârtie viteza vântului.

ANEMOMETRU (*gr.* anemos–vânt, metron–măsură). Aparat de măsurare a vitezei vântului în m/s. La nave se folosesc A. navale care indică distanţa parcursă de vânt într-o secundă şi direcţia acestuia, numite anemocartmetre.



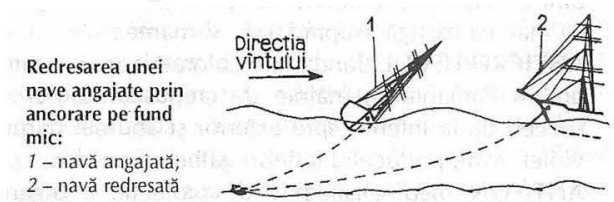
Anemometru

ANEXĂ GRAFICĂ Porţiune corectată a unei hărţi care se lipeşte în locul corespunzător al acesteia. A. G. se foloseşte atunci când corecţiile sunt prea numeroase sau prea complicate, pentru a fi publicate sub formă de aviz navigatorilor sau de aviz pentru navigatori; *sin.* bloc.

ANGAJÁ 1. (*despre ancoră*) A se prinde de un obiect aflat pe fundul apei; *v.* ancoră angajată şi descurcare **2.** *mil.* A stabili contactul de foc cu inamicul sau a începe o luptă. **3.** *fl.* A începe o întoarcere.

ANGAJARE VERBALĂ *MC* Sistem folosit în unele porturi de a pune la dispoziţia solicitanţilor utilaj portuar pentru diverse servicii, în baza unei cereri verbale sau fonice. Tarifele şi condiţiile folosirii diverselor mijloace portuare sunt stabilite de uzanţele porturilor respective.

ANGAJATĂ (*despre navă*) Canarisită datorită unui gren care a surprins nava cu prea multe vele întinse şi într-o aliură nefavorabilă. Situaţia navei A. este foarte periculoasă şi trebuie combătută imediat, filând şcotele în bandă şi căutând a abate nava sub vânt; în cazuri extreme se taie arboreţii chiar arborii gabieri. Dacă adâncimea este mică, se poate ancora; nava vine cu prova în vânt şi se redresează.



Redresarea unei nave angajate prin ancorare pe fund mic:
1 – navă angajată;
2 – navă redresată

ANGARIE *DM* Drept de rechiziţie în timp de război a navelor neutre, plătind despăgubiri. Dreptul de A. este recunoscut unui stat în stare de război dacă este imperios necesară folosirea navelor străine pentru transport. A. datează din timpul lui Ludovic al XIV-lea.

ANGHEL, Petre (n. 1928 Iaşi) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Militare de Ofiţeri Marină promoţia 1950 şi al Academiei Militare. A îndeplinit funcţii importante la nave şi în comandamente având o participare activă la procesul de pregătire profesională a personalului din unităţile unde a lucrat. Şef de stat-major al Comandamentului marinei (1968–1972), comandant al Şcolii superioare de marină şi al Liceului militar de marină, apoi comandant al Centrului de instrucţie al Marinei Militare (1981). Şi-a încheiat cariera ca reprezentant al MM în Ministerul Apărării Naţionale (1990).

ANGHELESCU, Gheorghe (n. 1934 Cătunu, Teleorman) Viceamiral (1990). Absolvent al Şcolii Militare de Marină (1955), Academiei Militare Generale (1968), Facultăţii de Drept (1975). Comandant de UL pe monitor, comandant de dragor şi de unitate de nave. Comandant al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân" (1980–1986). În perioada 1986–1989 a fost adjunct al ministrului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor şi şef al Departamentului Transporturilor Navale. În 1990 comandant al MM. Conform noii structuri organizatorice a armatei devine şeful Statului Major al MM, funcţie pe care o deţine până în 1997. Autor al unor lucrări de specialitate, drept maritim, tactică şi doctrină militară maritimă.

ANGUILLA Ins. în Arh. Antilele Mici din M. Caraibilor, la 240 km de Puerto Rico. Supr. (incl. câteva insule mici din jur) 96 km²; pop. cca 8000 loc. Relief muntos de origine vulcanică; climă subtropicală oceanică; temp. med. + 26°C. Afectată frecvent de uragane. Păduri tropicale. Culturi bumbac, ananas. *ist.* Descoperită de Cr. Columb în 1493. Colonie britanică din 1650. Din 1967 terit. autonom dependent de M. Britanie.

ANIMALIER Navă specializată în transportul animalelor vii, domestice (bovine, cai, oi, capre etc.) şi sălbatice (lei, tigri etc.). Poate transporta 2000–8000 de capete. Execută frecvent voiaje între Australia, Noua Zeelandă, Argentina şi ţările riverane G. Persic şi M. Roşii.

ANKAA Steaua nautică α Phoenicis, mărimea 2,4.

„ANN Mc KIM" *ist.* Primul cliper destinat iniţial transportului rapid de ceai din China în Europa; proiectat şi construit în acest scop la Baltimore în 1832. A ajuns însă a fi folosit pentru contrabanda de opiu în apele Extremului Orient. Lung de 43 m. avea un pescaj de peste 5 m la pupa, faţă de 3,3 m la prova.

ANNABA (*fr.* Bone) Oraş-port în NE Algeriei la M. Mediterană pe coasta g. cu acelaşi nume. Cca 180 mii loc. Ind. chimică (îngrăşăminte, acid sulfuric). Export: fosfaţi, minereu de fier, tutun, fructe.

ANOMALIE MAGNETICĂ Abatere a elementelor câmpului magnetic terestru de la valorile existente în regiunile înconjurătoare. Se presupune că se datoreşte concentrărilor de roci magnetice. Regiunile cu A.M. sunt marcate pe hărţile marine prin linii groase continue şi printr-o notă indicând anomalia.

ANSĂ Baie naturală de dimensiuni mici, în care navele pot staţiona pe vreme rea.

ANSON, George (1697–1762) Amiral englez. A intrat în serviciul flotei la 14 ani, devenind la 26 ani comandant de navă. Din 1751 în fruntea amiralităţii. S-a distins prin calităţile sale de comandant de flotă în timpul războaielor anglo-spaniole din sec. XVII–XVIII, în Războiul pentru succesiunea la tronul Austriei

(1739–1748) şi în Războiul de 7 ani (1756–1763). În flota britanică a introdus o nouă clasificare a navelor, a întemeiat corpul de infanterie marină, a elaborat un nou regulament al Marinei Militare (în vigoare până în 1865) şi a introdus o nouă uniformă pentru corpul ofiţerilor.

ANTALYA, Oraş-port în SV Turciei la M. Mediterană pe coasta g. cu acelaşi nume. Ad. golfului până la 2000 m; în apropiere de ţărm sunt recife şi bancuri de nisip. Cca 80 mii loc. Ind. textilă, şantiere de construcţii şi reparaţii navale.

„ANTARCTICA" Velier polar tip goeletă construit în Franţa şi proiectat cu forme rotunjite pentru expediţii în condiţii de gheţuri şi temperaturi sub – 40°C. A executat misiuni de cercetare în Antarctica în anii 1989, 1991 şi 1992.

ANTARCTICA Reg. polară din emisfera sudică a Pământului care include continentul *Antarctida* şi partea de sud a 3 oceane: Pacific, Atlantic şi Indian. Este limitată de zona de convergenţă a apelor mai calde nordice şi cele reci antarctice care se află în limitele 58°–60° lat. S. Supr. astfel delimitată este de cca 60 mil. km². Împreună cu părţile sudice ale celor 3 oceane sunt incluse şi Ins. preantarctice: Georgia de Sud, Sandwich de Sud, Orkney de Sud, Shetland de Sud ş.a. Clima este deosebit de aspră cu temp. scăzute ale aerului, vânturi puternice şi îndelungate cu vit. între 8 şi 50 m/s (vit. max. 75 m/s înregistrată pe Ins. Kerguelen), furtuni de zăpadă şi ceaţă. Temp. oscilează între 0° şi –30° C şi mai scăzute pe insule şi îndeosebi pe continent. Se formează gheaţă marină de şelf şi, de asemenea, aisberguri ce ating 150 km lungime şi cca 100 m înălţime şi care purtaţi de curenţi şi vânturi ajung la 48° –58° lat N şi uneori aproape de tropice. Lumea organică este mai redusă ca specii, dar bogată cantitativ (balene, caşaloţi, foci, pinguini, peşti, păsări etc.) *ist.* Au adus contribuţii importante la explorarea A: J. Cook (1772–1775), F. Bellingshausen (1820), N. Parmer (1821), J. Charcot (1910), K. Larsen (1892–1894), R. Byrd (1928–1930) ş. a. Tratatul cu privire la A., încheiat în 1959 la Washington de către guvernele a 12 state, prevede folosirea acestei regiuni pentru cercetări ştiinţifice numai în scopuri paşnice.

ANTARCTIDA Continent în emisfera sudică cuprinzând partea centrală a *Antarcticii* (în jurul Polului Sud), scăldată de trei oceane: Pacific, Atlantic şi Indian. Supr. 13,9 mil. km². Alt. med. a reliefului originar cca 410 m, datorită calotei de gheaţă care acoperă A.; alt. med. este de 2040 m, max. 5140 m. Calota de gheaţă are o grosime med. de 1720 m, max. 4500 m şi un volum de 19 mil. m³ care reprezintă 85% din supr. şi 87% din vol. gheţii de pe pământ. Culmile cele mai înalte: Markham (4350 m), Vinson (5140 m), Kirkpatrick (4530 m). Vulcani, din care este activ şi astăzi Erebus (3794 m). La linia ţărmului gheaţa care se desprinde de pe şelf formează numeroase aisberguri. Climă polară continentală. În centrul A. se află polul frigului de pe glob care a atins temp. cea mai joasă de –94° C. Temp. medie iarna (iul.–aug.) de la –60° C la –70° C, la ţărm de la –8° la –35°; vara (dec.–feb.) de la –30° C la –50° C, la ţărm de la 1° C la –2° C. Vânturi puternice pe litoral şi precipitaţii sub formă de zăpadă. Pe micile porţiuni neacoperite de gheaţă (oaze polare), care ocupă 2–3% din supr. totală, apar muşchi, licheni, alge şi plante cu flori. Pe ţărmuri trăiesc foci, pinguini, pescăruşi. Mici zăcăminte de fier, cupru, plumb, uraniu. *ist.* A fost descoperită de expediţia exploratorului rus Bellingshausen (1820) urmat de englezul E. Bramsfield şi americanul Palmer. Au contribuit la studierea Antarctidei: Amundsen, Shackleton, Scott, Byrd ş. a.

ANTARES Steaua nautică α Scorpii (Scorpionul), mărimea 1,2; în greacă „Rivala lui Marte".

ANTENĂ 1. Vergă a unei vele latine, foarte lungă, ascuţită la extremităţi şi construită, de regulă, prin asamblare; se încrucişează cu capătul dinspre prova foarte apicat, aproape de nivelul punţii. A. era folosită în trecut pe galere, iar astăzi doar pe micile veliere mediteraneene de cabotaj. **2.** Şcondru aşezat travers pe bompres, la extremităţile căruia trec sarturile bompresului. În loc de A. se folosesc uneori doi şcondri scurţi ce poartă denumirea de vârfurile antenei; *v. fig.* bompres. **3.** *v.* mină.

ANTENĂ Stâlp, tijă sau cablu folosite la transmiterea şi recepţia undelor radio sau a altor unde electromagnetice. **A. cadru** A. specială a radiogoniometrului, de formă circulară, cu raza de 20–120 cm, având 4–8 spire în care se recepţionează câmpul electromagnetic emis de un radiofar.

ANTIAERIAN *mil.* Destinat să combată atacurile aeriene lansate de inamic asupra unor obiective terestre şi navale, asigurând apărarea şi protecţia acestora (armament A., adăpost A. ş.a.)

ANTICICLON *MN* Sistem de vânturi în jurul unui maxim barometric. Într-un A. vânturile circulă în sensul acelor unui ceasornic în emisfera nordică şi în sens contrar în emisfera sudică.

ANTICIPAREA MAREEI Producerea mareei înalte înainte de ora culminaţiei Lunii. Este un caz particular care se produce în unele locuri pe glob în perioadele dintre sizigii şi cuadraturi. Se spune în astfel de situaţii că mareea câştigă asupra Lunii. *v.* maree.

ANTICREPUSCUL Banda lată colorată care conturează umbra Pământului, înainte de crepuscul. Culorile se succed de la interior spre exterior şi anume: purpuriu, violet, roşu, portocaliu (uneori galben şi verde).

ANTIFON *med.* Dispozitiv de protecţie a organului auditiv împotriva zgomotelor. În funcţie de caracteristici, A. se introduce în conductul auditiv (**A. intern**) sau se aplică pe pavilionul urechii (**A. extern**). A. se foloseşte de personalul din compartimentul maşini sau din alte compartimente unde zgomotele depăşesc limita admisă; *v.* şi bonet parasuflu.

ANTIGUA Ins. în Arh. Antilele Mici situată la N de Ins. Guadelupa din M. Caraibilor. Supr. 280 km² (împreună cu Ins. dependente Barbuda şi Redonda 441 km²); cca 65 mii loc. Climă tropicală oceanică calmă cu excepţia perioadei aug.–sept. când se abat cicloanele tropicale (hurricane). Ţărmul ins. cu numeroase golfuri favorabile adăpostirii navelor. Vegetaţie veşnic verde: trestie de

zahăr, bumbac, vanilie, tutun. Zăcăminte de bauxită, fosfaţi. Port pr. Saint John's. Aeroport internaţional (Coolidge); *ist.* Descoperite de Cristofor Columb în a doua sa călătorie în Lumea Nouă (1493). Colonie britanică din 1632. Din 1981 îşi proclamă independenţa de stat în cadrul Commomwealth -ului (statul Antigua şi Barbuda).

ANTILE (demunirea istorică: Indiile Occidentale) Arhipelag situat între cele două Americi formând un lanţ de insule care desparte Oc. Atlantic de M. Caraibilor şi G. Mexic. Supr. 220 mii km²; cca 20 mil. loc. Cuprinde Antilele Mari cu Ins. Cuba, Haiti, Jamaica, Puerto-Rico şi Antilele Mici cu Ins. Virgine (100 ins. mici), Ins. Vântului (Windward): Guadelupa, Montserrat, Dominica, Martinica, Barbados, Trinidad, Tobago ş. a. şi Ins. de Sub Vânt (Leeward): Curaçao Banaire, Aruba, St. Maarten, Margarita ş.a. (unii geografi consideră ca făcând parte din Arh. A. şi grupul de Ins. Bahamas). Ins. au un relief variat cu înălţimi până la 3175 m şi savane. Un lanţ de vulcani, dintre care o parte sunt activi, se întinde de la Ins. Saba la Ins. Grenada. Dese cutremure. În urma dislocării rocilor s-au format gropi submarine, cea din apropierea coastei de N a Ins. Puerto-Rico fiind ce mai adâncă din Oc. Atlantic (9219 m). Climat tropical temperat cu umiditate ridicată. Temp. med. +25° C în N şi +26° C în S. Zona este bântuită de uragane puternice. Vegetaţie variată, păduri tropicale (în partea muntoasă), culturi de tutun, trestie de zahăr, cafea, cocotieri, arbuşti de mangrove la ţărmurile ins. Faună insulară în care lipsesc mamiferele mari, abundă în broaşte ţestoase, rozătoare, maimuţe, păsări etc. În Ins. de sub Vânt s-a dezvoltat industria de prelucrare a ţiţeiului importat din Venezuela. O mare parte a supr. arh. aparţine statelor Cuba, Haiti şi Rep. Dominicană, câteva insule mici aparţin Venezuelei. O mare parte sunt colonii ale SUA, Angliei, Franţei şi Olandei. Pr. porturi: Havana, Cienfuegos (Cuba), Santo Domingo (Rep. Dominicană), Kingston (Jamaica), Fort de France (Franţa), Wilhelmstadt (Olanda). Pe Ins. Cuba, Haiti, Jamaica, Angua sunt baze militare şi BMM ale SUA; pe Ins. Martinica – bază militară franceză.

ANTILELE OLANDEZE (*ol.* Nederlandse Antillen) Grup de 6 insule din Arh. Antilele Mici ce se constituie în două grupe distincte: Insulele de sub Vânt (Curaçao, Aruba, Bonaire) şi Ins. Vântului (Sănt Maarten, Sănt Eustatius şi Saba) situate în bazinul sudic şi estic al M. Caraibilor. Supr. 1000 km²; cca 220 mii loc. Relief muntos; climă subecuatorială umedă. Mici culturi tropicale. Creşterea vitelor. Import: în afară de ţiţei, prod. alimentare şi de larg consum; export: produse din prelucrarea ţiţeiului importat din Venezuela, prod. chimice, fosfaţi. *ist.* Descoperită de spanioli în 1499, colonie olandeză din 1634, din 1954 are statut de terit. autonom în cadrul regatului Olandei. *Sin.* Indiile Occidentale Olandeze.

ANTILELOR, Curentul ~ Curent cald în Oc. Atlantic. Ramificaţie a curentului vânturilor alizee de Nord; se deplasează de-a lungul Ins. Antile şi Bahamas cu vit. de 0,9–1,8 km/h. În spaţiul dintre Pen. Florida şi Ins. Bahamas, curentul A. şi cel al Floridei dau naştere puternicului curent cald Golfstrom (Gulf Stream)

ANTILELOR, Marea ~ *v.* Marea Caraibilor.

ANTIPA, Grigore (1867–1944 n. Botoşani). Savant român, director al Muzeului de Istorie Naturală (1892–1944), membru al Academiei Române şi al mai multor academii din străinătate. Întemeietorul şcolii româneşti de hidrobiologie (lucrări: **Fauna ihtiologică a Românlei, Marea Neagră, Pescăria şi pescuitul în România** ş.a.). Autor al primei legi a pescuitului din România (1896). A condus prima expediţie oceanografică românească în M. Neagră la bordul crucişătorului „Elisabeta" (1893). În calitate de delegat al guvernului român a negociat diferite aspecte privind regimul Dunării, apărând cu fermitate interesele României la reuniunile internaţionale consacrate acestei probleme. A studiat în detaliu ambarcaţiunile şi uneltele de pescuit, publicând mai multe studii pe această temă.

ANTISUBMARIN *mil.* Destinat să combată mijloacele de atac sub apă ale inamicului sau să asigure apărarea şi protecţia împotriva acestora.

ANTITORPILĂ *mil.* Despre o plasă (alt obiect) instalată în jurul unei nave aflată în staţionare şi care împiedică lovirea acesteia de către torpilele lansate de inamic.

ANTIVEGETATIV Despre o substanţă (pitură, uleiuri, speciale etc.) care se aplică pe părţile imerse ale navei pentru a proteja împotriva depunerilor vegetale şi animale (alge, scoici etc.)

ANTOFAGASTA Oraş şi port maritim important în N statului Chile; 63 mii loc. Este folosit pentru exportul minereurilor de aramă, a aramei şi salpetrului de Chile, a minereurilor de plumb, bismut, wolfram, argint ş. a. din Bolivia şi a cerealelor, pieilor şi produselor animale din Argentina.

ANTONESCU, Toader (1907–1981) Comandor. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Marină promoţia 1927 şi al Şcolii Superioare de Război (1936). Ambarcat la nave şi încadrat în diferite servicii de comandament. Comandant al canonierei „Ghiculescu" în timpul celui de al doilea RM, a executat numeroase misiuni de luptă în apărarea convoaielor în bazinul de nord-vest al M. Negre (1942–1943). Şef de stat-major al Marinei Militare (1951–1953) şi comandant al Şcolii Militare Superioare de Marină (1953–1956); a fost unul din organizatorii învăţământului superior de marină.

ANTWERPEN Denumirea flamandă a oraşului *Anvers.*

ANUAR DE MAREE Document nautic în care se dau orele când vor avea loc mareele şi amplitudinea acestora pentru un număr redus de porturi.

„ANUARUL MARINEI" *ist.* Publicaţie editată de Inspectoratul Marinei Militare. Apare cu regularitate din anul 1923. Primele numere (1923–1926) prezintă un interes aparte datorită informaţiilor suplimentare care vin în completarea listelor de cadre ale marinei (navele de război şi caracteristicile lor, noutăţi în construcţiile navale, informaţii geografice şi despre marinele altor state etc.) Din anul 1927 „A.M." s-a limitat la prezentarea listelor de personal. Nu a mai apărut din 1944.

ANVERS (Antwerpen) Mare port maritim şi fluvial situat în N Belgiei în estuarul Fl. Escaut la o distanţă de 90 km de M. Nordului. Dispune de un front de dane de 100 km la care pot acosta simultan 400 de nave. Adâncimea la cheuri de la 5 la 13,5 m. Portul este dotat cu docuri, silozuri, depozite frigorifice, depozite de produse petroliere, şantiere navale ş.a. Anual, în port intră 20 de mii de nave maritime şi 60 mii fluviale. Traficul maritim şi fluvial depăşeşte 82 mil. t. din care o treime este de tranzit. Traficul portului este internaţional, principalii parteneri fiind Germania, Franţa, Olanda şi Elveţia. A. este şi Baza maritimă militară a flotei belgiene.

APARAT Palanc mare folosit la manevrele de forţă.

APARAT DE DISTANŢĂ Aparat care înregistrează distanţa parcursă de torpilă după numărul de rotaţii ale maşinii acesteia; el opreşte maşina după ce torpila a parcurs cursa reglată.

APARAT PLUTITOR *(definiţie SOLAS)* Mijloc de salvare colectivă, altul decât barca sau pluta de salvare.

APARAT SUBMARIN DE SALVARE Aparat folosit pentru salvarea la adâncimi mari a echipajelor submarinelor avariate. Poate fi transportat la locul avariei de submarine mari, nave de suprafaţă sau avioane de transport. Corpul rezistent al aparatului se compune din trei compartimente (sfere) care comunică între ele şi în care pot intra 24 de oameni salvaţi. Manevrează uşor sub apă cu ajutorul electromotoarelor şi poate face legătura cu submarinul avariat printr-un sistem de îmbinare cu tambuchiul de salvare al acestuia. Caracteristici: L 15,3 m; diametrul sferei 2,4 m; Depl. 63 t; *v.* 5 Nd; adâncimea de imersiune 1500 m.

APARATUL OPTIC AL FARULUI Partea din instalaţia luminoasă a unui far, care asigură concentrarea luminii în fascicule paralele şi care produce fazele caracteristice ale luminii. Sunt folosite două sisteme bazate pe principii diferite: sistemul catoptric care reflectă lumina şi sistemul dioptric care refractă lumina; *v.* far.

APĂ 1. Adâncime, ca în expr. „a avea A. suficientă" sau „a avea A. puţină". **2.** Spaţiu ca în expr. „a avea A. suficientă sub vânt".

APĂ DE BALAST *v.* balast.

APĂ DE MARE Apă cu greutatea specifică de 1,025, cu a cărei valoare se calculează deplasamentul navelor. În realitate, greutatea specifică a acesteia variază în raport cu salinitatea, care poate depăşi 1,040 ‰.

APĂ DE PORT *MC* Apă cu greutatea specifică în portul respectiv (la Constanţa 1,010–1,015) cu ajutorul căreia se calculează imersiunea efectivă a navei.

APĂ DE REVENIRE *oc.* Valuri care au lovit plaja, fiind reflectate de mal şi revenind spre larg; *v.* curent de albie, curent de spărtură.

APĂ DE SANTINĂ Apă murdară, provenită din diferite scurgeri ce se adună în santină. Se evacuează în afara bordului cu pompele de santină. A.d.S. nu trebuie să conţină produse petroliere pentru a nu polua marea.

APĂ FREATICĂ Apă care se află pe primul strat impermeabil de pe scoarţa Pământului şi care alimentează frecvent fântânile, izvoarele etc.

APĂ ÎNALTĂ *sin.* Nivelul cel mai înalt al mareei înalte.

APĂ JOASĂ *sin.* Nivelul cel mai scăzut al mareei joase.

APĂ LIBERĂ 1. Apă lipsită de gheţuri. **2.** Apă lipsită de pericole. **3.** Largul mării.

APĂ MOARTĂ 1. Apă fără curenţi. **2.** *fl.* Apă adâncă, cu fund din prundiş şi pietriş, cu curenţi slabi. **3.** *oc.* Fenomen ce are loc ca urmare a suprapunerii a două straturi de apă cu salinitate diferită (apa mai grea se află în stratul inferior). Valurile produc unde interne la suprafaţa de separaţie dintre cele două straturi; dacă opera vie ajunge la suprafaţa de separaţie, viteza navelor se reduce fără vreun motiv aparent. Fenomenul are loc mai ales în mările polare, dar poate fi întâlnit şi în Str. Bosfor.

APĂ SALMASTRĂ Amestec de apă de mare şi apă dulce la vărsările fluviilor în mare şi în unele lacuri de litoral care comunică cu aceasta.

APĂRA 1. A feri cu cangea sau cu mâna bordajul unei ambarcaţiuni. **2.** A feri o vergă care se descrucişează pentru a nu se încurca în greement. „Apără!" Comandă pentru a apăra cu mâna bordajul bărcii la acostare, la tragerea bărcii de-a lungul navei etc. „Apără prova!" Comandă la care omul în prova apără cu cangea.

APĂRAREA FLUVIALĂ *ist., mil.* Denumirea atribuită Diviziei de Dunăre în structura organizatorică din 1911, premergătoare intrării României în primul RM. Practic nu a fost folosită în vorbirea curentă în Marina Militară, fiind folosită vechea denumire: *v.* Divizia de Dunăre.

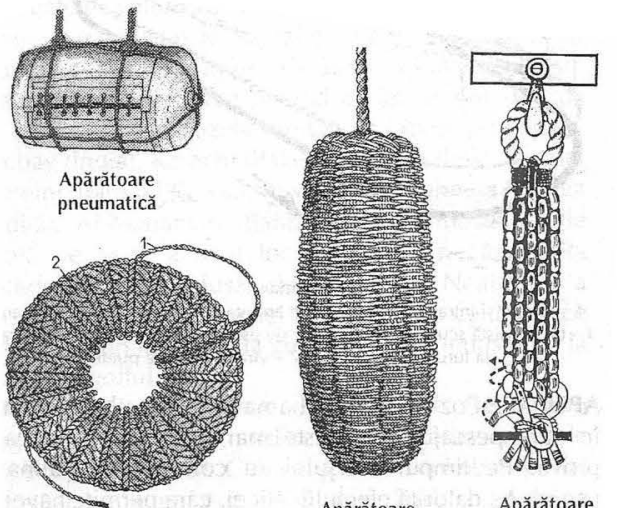
APĂRAREA LITORALULUI MARITIM, *v.* Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (CALM).

APĂRAREA MARITIMĂ *ist. mil.* MU creată în organizarea de război a Marinei Militare, în primăvara anului 1916, prin desfiinţarea provizorie a Diviziei de Mare şi transferarea efectivelor şi dotărilor acesteia către două unităţi operative subordonate MM: *A. M. Constanţa* (Comandant Cdr Frunzianescu) cuprinzând sectorul Mangalia–Jurilovca, cu misiunea să împiedice pătrunderea navelor inamice în portul Constanţa sau eventuale debarcări de diversiune. Dispunea de 2 btr. lanstorpile, o staţie de minare, două btr. de art. mobilă şi detaşamente de marină la Balcic, Sabla, Tuzla, Constanţa, întărite cu trupe teritoriale de graniceri şi jandarmi. Acţiona în cooperare cu escadra rusă a Am. Patton; *A. M. Sulina* (Comandant, C-dor Kiriţescu Nicolae) cuprinzând sectorul Jurilovca–Chilia Veche, cu misiunea să împiedice pătrunderea de nave şi debarcări inamice la gurile Dunării (între Sf. Gheorghe şi Chilia Veche) şi să menţină calea navigabilă pe braţul Sulina. Dispunea de Cr. „Elisabeta", puitorul de mine „Alexandru cel Bun", torpilorul „Zmeul", pontoane port-mine, 2 btr. lanstorpile, art. de coastă (II/152, IV/75 mm), unităţi de graniceri şi jandarmi. Acţiona în cooperare cu nave ale flotei ruse din M. Neagră bazate în zonă.

APĂRĂRILE SUB APĂ *ist., mil.* **1.** Unitate operativă desprinsă din Divizia de Dunăre şi trecută în subordinea Comandamentului Marinei Militare (15 ian. 1916) având în compunere: grupul portmine-dragă-mine, grupul de artilerie de debarcare, grupul de torpiloare şi grupul de lansare torpile şi mine de curent. **2.** MU fluvială constituită prin organizarea de război a Marinei Militare la 15 aug. 1916 (Cpt. Cdr Niculescu Rizea), cu

misiunea să concureze cu mijloacele sale şi cu artileria de uscat la apărarea malului românesc al Dunării între T. Severin şi Sulina, interceptând trecerea navelor inamice prin baraje de mine şi atacuri cu torpila şi asigurând navigaţia proprie prin dragarea minelor puse de inamic. În compunere: grupul de torpiloare, detaşamentul mineri-torpilori cu staţii de lansare la T. Severin, Zimnicea, Giurgiu, Malul Roşu, Turtucaia şi detaşamentul mineri-torpilori rusesc (Cdt. R 2 Semionov) cu mine de fund, torpile şi un avion..

APĂRĂTOARE Obiect folosit pentru a feri bordajul unei nave sau ambarcaţiuni împotriva frecării de cheu sau de bordajul altei nave. Poate avea forme foarte variate:



Apărătoare pneumatică

Apărătoare disc:
1 – barbetă; *2* – cașcaval.

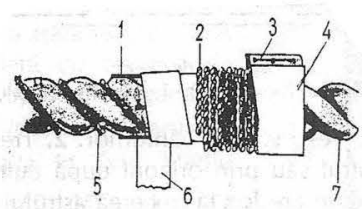
Apărătoare de nuiele

Apărătoare de barcă

şcondri din lemn, împletituri sau chiar cauciucuri vechi de automobil folosite în mod frecvent de remorchere. Pentru navele gigantice de astăzi se folosesc A. de cauciuc cu aer comprimat, de regulă, brevetate; *v.* balon de acostare, tranchet. **A. de barcă** A. confecţionată dintr-un tub de cauciuc acoperit cu jumătăţi de ochiuri; *v.* şi balonet. **A. -disc** A. circulară confecţionată din parâmă şi prevăzută cu o barbetă. Porţiunea circulară se numeşte cașcaval.

APĂRĂTOARE DE FUM Învelitoare din tendă cu care se acoperă velele strânse aflate înapoia sau în imediata apropiere a coşului unui motovelier. *sin.* capotă

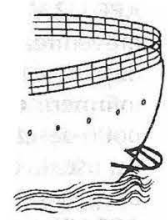
APĂRĂTOARE DE REMORCĂ Tub metalic sau dispozitiv de protecţie prin umplere, înfăşare şi înfăşurare a remorcii pentru a o feri de frecare. În ultimul timp înfăşurarea este, la rândul său, protejată de un înveliş din material plastic închis printr-o cusătură.



Apărătoare de remorcă:
1 – întăritură; *2* – înfăşurătură; *3* – cusătură; *4* – manşon din plastic sau piele; *5* – umplutură; *6* – înfăşătură; *7* – remorcă.

APĂRĂTOARE DE ŞOARECI Disc din tablă cu un orificiu pe unde se fixează pe parâmele de legare a navei pentru a împiedica intrarea şoarecilor (şobolanilor) la bord.

APĂRĂTOAREA ELICEI Construcţie din bare metalice care împiedică lovirea elicei de cheu. Se montează la navele la care elicea iese în afara bordajului (îndeosebi la navele de luptă rapide care au două elice).



Apărătoarea elicei

APĂRĂTOARE PROVA Împletitură vegetală umplută cu deşeuri de parâmă, câlţi sau plută, fixată în prova navelor remorcher la nivelul punţii teugă. Se mai numeşte „marsuin".

APCĂ Cârlig mare de undiţă, folosit pe Dunăre pentru pescuitul somnului.

APE COSTIERE *DM* Suprafaţă de apă incluzând, de regulă, apele portuare, apele radelor şi ale golfurilor, ale unor mări închise şi ale lacurilor de graniţă, unde navigaţia navelor străine este reglementată prin legile statului riveran.

APE DE PESCUIT *DM* Ape limitrofe coastelor unui stat, în care numai statul respectiv are dreptul de a pescui. Unele state au fixat limita acestor ape la 100–200 Mm de la coastă, corespunzător platoului continental sau zonei economice (*a nu se confunda cu ape teritoriale*).

APE DE PILOTAJ 1. Ape pentru traversarea cărora este necesar un pilot la bordul navei. **2.** Ape în care navigaţia se execută prin pilotaj.

APE INTERIOARE *DM* Ape naturale (fluvii, lacuri, mări) şi artificiale (canale, lacuri de acumulare, bazine), situate pe teritoriul unui singur stat şi supuse suveranităţii acestuia.

APE INTERNAŢIONALE *DM* Apele mării dincolo de limitele apelor teritoriale. În aceste ape nici un stat nu-şi exercită suveranitatea dar se pot desfăşura operaţiuni navale, cercetări ştiinţifice etc.; *sin.* largul mării.

APE LIBERE 1. *DM* Zonă a mării aflată în afara apelor teritoriale; *sin.* mare liberă, largul mării, mare deschisă. **2.** Zonă a mării în care nu sunt pericole de navigaţie pentru nave. **3.** Apele mării sau fluviului eliberate de gheţuri în care navele pot naviga în condiţii normale.

APE MOARTE *v.* maree.

APE NAŢIONALE *DM* Apele interioare, apele de frontieră şi mările teritoriale aflate sub jurisdicţia unui stat.

APE PORTUARE *DM* Apele unui port până la linia care uneşte instalaţiile şi construcţiile cele mai avansate în largul mării; *sin.* acvatoriul portului.

APE TERITORIALE *DM* Fâşie de mare care se întinde de-a lungul coastei unui stat şi care este supusă suveranităţii acestuia. Lăţimea A.T. este stabilită prin legislaţia statului riveran şi se menţine, în majoritatea cazurilor, între 3 şi 12 Mm. A.T. ale României se întind pe o lăţime de 12 Mm. În A.T. statul riveran are dreptul exclusiv de exploatare a bogăţiilor naturale, de control sanitar şi vamal, de poliţie etc. În prezent

există tendința unor state de a extinde limitele A.T. (până la 200 Mm).

APE UZATE În sensul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine (1973), ape incluzând deșeuri care provin de la băi, chiuvete, spălătoare, infirmerii etc., precum și alte ape reziduale. A. U. nu pot fi descărcate în mare la distanță mai mică de 4 Mm de uscat, dacă nu au fost tratate și dezinfectate. Se exceptează cazurile de avarie sau de siguranță a navei.

APE VII *v.* maree.

APELE UNEI NAVE 1. Apa din pupa unei nave (sensul cel mai obișnuit). **2.** Apa din jurul unei nave.

APENDICE Proeminență pe fundul navei, ca pantalonii elicei ș.a.

APEX *astr.* Punct al sferei cerești situat în constelația Hercule către care se pare că se îndreaptă sistemul nostru solar cu o viteză de ordinul 20 km/sec.

APIA Oraș-port, capitala statului Samoa situat pe țărmul nordic al Ins. Upolu. Cca. 26 mii loc. Traficul anual cca 5 mil. t. Export copra, lemn, cacao, banane. Import: prod. alimentare, mașini, utilaje, petrol, prod. siderurgice. Stațiune vulcanologică și meteorologică. Aeroport (Faleolo).

APIC (*despre lanțul ancorei sau despre o coastă*) Vertical *sin.* la pic; *v.* ancoră.

APICÁ A înclina o vergă sau un pic.

APOSTOLI 1. *ist.* Babale de lemn legate cu o traversă instalată pe navele de lemn, la piciorul catargului, pentru a putea lua volta manevrelor; *v. fig.* navă de 74. **2.** *ist.* Babale aflate în pupul cablului (lanțului) ancorei pentru a se putea lua volta capătului acestuia, asigurându-l astfel în pupț.

APPLETON Strat ionizat al atmosferei, aflat la o altitudine de circa 250 km, care reflectă undele scurte.

APRA Port și BMM a SUA pe Ins. Guam (Arh. Mariane). Lung. frontului de cheuri 5 km; ad. bazinului interior 13,5 m; exterior 55 m. Portul este accesibil pentru toate tipurile de nave de mare tonaj. Șantiere navale de reparații care dispun de docuri uscate și plutitoare.

AQABA *v.* Akaba.

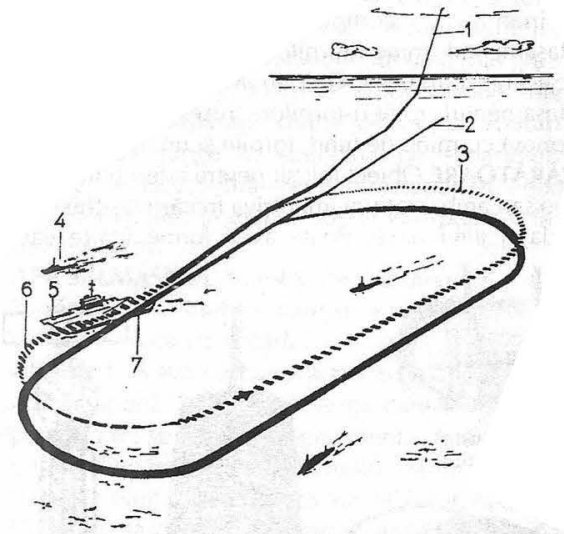
APROAPE (*despre vânt*) Care bate dintr-o direcție înaintea traversului; *v.* aliură și vânt strâns.

APROAPE FURTUNĂ *v.* scara Beaufort.

APROPIERI Zonă de mare din vecinătatea uscatului, când acesta nu este încă vizibil.

APROVARE Poziția înclinată a navei în sens longitudinal, în care pescajul prova este mai mare decât pescajul pupa, având astfel asietă negativă. A., ca și apuparea, este trecătoare, putând fi cauzată de o proastă distribuție a caricului, de inundarea unor compartimente etc.

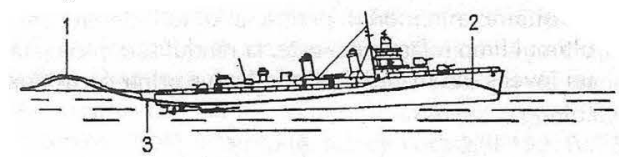
APUNTARE Evoluție a avioanelor (elicopterelor) din momentul începerii redresării până la oprirea acestora pe puntea navei portavion (portelicopter). Oprirea din rulaj a avioanelor pe puntea navei este asigurată cu ajutorul unor cabluri puternice (sandow-uri) care se declanșează automat la unul din capetele portavioanelor în momentul trecerii cu trenul de aterizare peste un anumit dispozitiv. La A. sandow-ul, proiectat în sus, se agață de o tijă specială, dispusă sub fuzelaj și în partea din spate a avionului, pe care îl frânează pe o distanță relativ redusă (15–20 m), până la oprirea completă.



Apuntare:
1 – virajul și intrarea pe direcția de apuntare; *2* – direcția de apuntare; *3* – tur de pistă scurt; *4* – distrugător de escortă; *5* – portavion; *6* – virajul la turul de pistă scurt; *7* – virajul final pe punte.

APUPARE Poziție înclinată a navei în sens longitudinal, în care pescajul pupa este mai mare decât pescajul prova. Pe timpul marșului se constată totdeauna o ușoară A., datorită efectului elicei, care permite navei să „încalece mai ușor valurile". A. prea pronunțată devine periculoasă, mai ales pe mare rea, deoarece nu permite ca întreaga osatură să contribuie la rezistența navei; totodată, nava nu poate ține bine drumul, fiind abătută de valuri și de vânt datorită suprastructurii prova care prezintă o suprafață mai mare în comparație cu cea oferită în cazul liniei de plutire normale.

APUPARE DE VITEZĂ Apupare produsă la navele rapide, ca urmare a faptului că sistemul de valuri, cunoscut sub denumirea de grupe de valuri Kelvin, imprimă navei tendința de a „încăleca" propriul său val prova. Dacă depresiunea valului transversal coincide cu pupa navei, fenomen ce are loc la viteza critică, se produc o A.d.V. și o mărire a înălțimii valului pupa, care, pe funduri mici, poate atinge 2–3 m în cazul unui distrugător.



Apupare de viteză:
1 – val pupa; *2* – val prova; *3* – depresiunea valului.

APUS 1. *sin.* Vest; *v.* roza vânturilor. **2.** Trecerea unui astru cu centrul său prin orizont după culminație. **A. adevărat** A. care are loc la trecerea astrului cu centrul său prin orizontul adevărat. **A. aparent** A. la care centrul astrului trece prin orizontul vizibil. A. adevărat se produce înaintea A. aparent din cauza refracției atmosferei. A. adevărat al Soarelui are loc atunci când bordul inferior al astrului se află cu 1/2–1/3 din

diametrul aparent deasupra orizontului, iar cel al Lunii, atunci când bordul superior al acesteia este tangent la linia orizontului.

APUSUL *MN* Vânt de West (*termen folosit de pescari*)

AQUILA Constelaţia Vulturul având steaua nautică Altair.

AQUILON *MN* Vânt de Nord-Nord-Est pe coastele Italiei.

ARABIEI, Marea ~ Mare de bordură a Oc. Indian, situată între Pen. Arabia şi India. Suprafaţa 4832 mii km²; adâncimea medie 3006 m, maximă 5203 m. Principalele golfuri: Persic, Aden, Oman, Bombay. Temperatura medie la suprafaţă +25° C – +26° C iar salinitatea variază între 35–36‰. Mareele au un caracter diurn neregulat putând atinge amplitudini de 5,1 m. Porturile şi bazele militare maritime principale: Bombay (India), Karachi (Pakistan), Basra (Irak), Bender Homeini (Iran), El Kuwait (Kuwait), Ras Tannura (Arabia Saudită), Al-Manamah (Bahrain). *ist.* Prima expediţie navală pe M.A. a avut loc la 325 î.Hr. când flota macedoneană condusă de navarhul Nearchos a transportat o parte a armatei lui Alexandru cel Mare ce se retrăgea din India, de la gurile fluviului Indus (Ind) la Babilon în golful Persic.

ARAFURA, Marea ~ Mare de bordură a Oc. Indian mărginită de coastele nordice ale Australiei, coastele sudice ale Ins. Noua Guinee şi Ins. Tonimbar şi Kai (Indonezia). Suprafaţa: 1037 mii km²; predomină adâncimile de 200 m cu excepţia părţii de sud unde ating 3680 m. Temperatura medie a apei la suprafaţă + 28° C iar salinitatea ajunge la 35‰. Mareele au caracter semidiurn neregulat atingând ampl. 2,5–4-5 m.

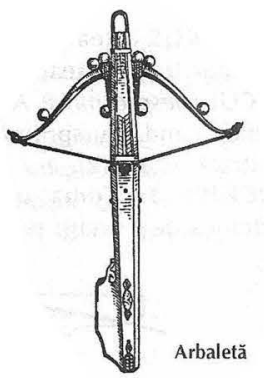
ARAL, Marea ~ Mare interioară cu apă sărată în Asia Centrală pe terit. Kazahstanului. Se mai numeşte şi Lacul A. Supr. 66,5 mii km² (incl. supr. multiplelor sale insule). Unul din cele mai mari lacuri din lume. Ad. med. 24 m; ad. max. 68 m. Primeşte apele Fl. Amu-Daria şi Sâr-Daria. Malurile sunt joase şi nisipoase. Înconjurată de o zonă cu nisipuri ale deşerturilor Kara-Kum şi Kâzâl-Kum. Bogată în peşte. Denumirea în kazahă: Aral-Tenghiz (Marea Insulelor).

ARÁ (*despre ancoră*) A se târî pe fund fără a muşca; *sin.* a derapa; a grăpa.

ARĂ ANCORA! Formulă prin care santinela de la ancoră raportează că ancora nu a muşcat şi ară.

ARĂTA PAVILIONUL 1. A ridica pavilionul pentru identificare; *sin.* a arăta culorile. 2. A face croazieră cu o navă de război în scop de propagandă.

ARBALETĂ *ist.* Armă de aruncat săgeţi folosită în Evul Mediu începând din sec. X. Era construită dintr-un arc de lemn sau metalic ataşat de patul armei pe care se afla dispozitivul de acţionare a corzii arcului. Distanţa de tragere 100 m. Pe navele cu rame şi pe cele cu vele arbaletele mari erau fixate pe punte.



Arbaletă

ARBITRAJ *MC* Soluţionarea unor litigii de către persoane de specialitate desemnate de regulă de către părţile în litigiu, din lista de arbitri a instanţei de arbitraj care va soluţiona litigiul. În tranzacţiile maritime A. este folosit în mod curent pentru soluţionarea situaţiilor privind: lipsuri de marfă la descărcare, abordaje, salvări şi în general în cauze generate de încălcarea contractului de transport. A. se face potrivit legilor din ţara în care are loc.

ARBOR *înv. sin.* arbore. Este forma iniţială a termenului care s-a menţinut până către sfârşitul sec. XIX, când a fost înlocuit treptat cu arbore. Termenul este foarte important, deoarece atestă vechimea marinăriei la noi, fiind derivat din cuvântul italian „arbor" folosit în sec. XIII–XIV.

ARBORÁ 1. A pune la post arborii ambarcaţiunii sau ai navei. 2. A ridica pavilionul naţional sau marca de comandament. 3. A purta pavilion naţional sau marcă de comandament.

ARBORADĂ Ansamblul arborilor (catargelor), vergilor, ghiurilor şi picurilor navei; *v. fig.* greement.

ARBORE Şcondru vertical sau uşor înclinat care susţine vergile, velatura, bigile, instalaţiile de semnalizare optică, antenele de radio şi radiolocaţie etc. A. este, în general, metalic, lemnul fiind folosit numai în cazul velierelor mici şi al ambarcaţiunilor. El se compune, de regulă, din trei părţi: coloană, A. gabier şi arboret. Când se compune din două părţi, acestea se numesc coloană şi arboret. O navă cu doi A. are de la prova spre pupa: A. trinchet (A. prova sau A. mic) şi A. mare. O navă cu trei arbori are: A. trinchet, A. mare şi A. artimon, denumit simplu artimon. O navă cu patru A. are: A. trinchet, A. prova, A. mare şi A. artimon. O navă cu cinci A. are: A. trinchet, A. prova, A. mare, A. pupa şi A. artimon; *sin.* catarg; *v. fig.* greement şi navă.

ARBORE BIPOD Arbore format din două coloane instalate în planul transversal al navei şi unite la partea superioară.

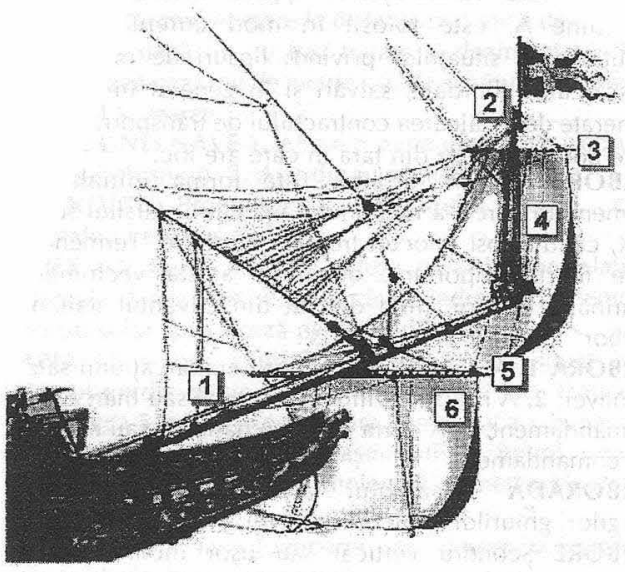
ARBORE GABIER Porţiunea din mijloc a unui arbore compus din trei părţi. Călcâiul său se reazemă pe gabie, fiind fixat de capătul coloanei cu un butuc. A. G. susţine arboretul printr-un dispozitiv special analog, la crucetă; *v. fig.* greement.

ARBORE-GRUIE *sin.* catarg de încărcare.

ARBORE PORTELICE Tronsonul liniei de arbori din extremitatea pupa a navei, având un capăt în interiorul navei, cuplat cu arborele intermediar, iar celălalt capăt, în exterior, cuplat cu elicea; *sin.* ax portelice.

ARBORET Partea superioară a arborelui compus din două sau trei elemente. Uneori A. navelor mari cu vele este compus din două părţi: **A. zburătorului** şi **A. rândunicii.**

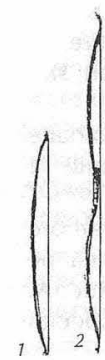
ARBORET DE BOMPRES *ist.* Arbore mic, great (fixat) pe bompres, pe care se întindea o velă pătrată, denumită gabierul bompresului (*termen folosit în sec. XVI–XVII*).



Arboret de bompres:
1 – bompres; *2* – arboretul bompresului; *3* – antena/verga contracivadei; *4* – contracivadă, gabierul bompresului; *5* – antena/verga civadei; *6* – civadă.

Notă. Civada şi contracivada se mai numesc şi civadieră (respectiv contracivadieră), denumiri care se aplică şi antenelor/verigilor corespunzătoare.

ARC 1. Porţiunile curbe ale bordajului la prova navei; *v. fig.* corpul navei. **2.** Curbura unei nave sprijinită cu partea centrală pe un val. **3.** *v.* gabie.



Arc:
1 – simplu;
2 – perfecţionat.

ARC CU SĂGEŢI Armă individuală de aruncat săgeţi, alcătuită în forma sa primitivă dintr-o vargă flexibilă, uşor încovoiată, şi o coardă prinsă de extremităţile vergii. A fost folosită aproape de toate popoarele de pe glob, în războaie şi la vânătoare, din vremurile preistorice şi până în sec. al XVII-lea, iar de unele triburi primitive şi după sec. XX. A.c.S. a evoluat de la o formă simplă cu performanţe reduse la una perfecţionată. Astfel, în războiul de 100 de ani (1337–1453) şi apoi în războaiele care au urmat, atât în confruntările de la uscat, cât şi în cele de pe mare, s-a folosit aşa-numitul „arc lung" înalt de cca 1,8m, confecţionat din lemn de tisă, care necesită o forţă de întindere de 45 kg pentru a arunca săgeţile pe o distanţă eficace de 180 m.

ARC DE EXCES *v.* sextant.

ARC DIURN Porţiune din paralela de declinaţie a astrului, vizibilă deasupra orizontului. Porţiunea invizibilă a acestei paralele poartă denumirea de arc nocturn.

„ARC GLORIA" Navă barc, construită în Spania, la Bilbao (1968) destinată ca navă-şcoală a marinei din Columbia. Salonul navei adăposteşte o bogată colecţie de artă precolumbiană cu statuete şi alte obiecte din aur masiv. Depl. 1300 t; echipaj 150 oameni.

ARC NOCTURN *v.* arc diurn.

ARCACI *pesc.* Îngrăditură de stuf sau trestie făcută de pescari în bălţi pentru prinderea şi păstrarea peştelui pe timp de iarnă.

ARCĂ *înv.* Corabie, în special în sintagma Arca lui Noe.

ARCFORM Tip de navă caracterizată prin formele arcuite ale bordajului, cu intrând mare.

ARCHEBUZĂ *ist.* Armă de foc cu fitil asemănătoare cu puşca, folosită în luptă din sec. XIV. Lungă de 150 cm, arma se încărca pe la gura ţevii şi arunca la început săgeţi iar apoi gloanţe la o distanţă de 250 paşi. A fost înlocuită treptat în sec. XVI de o armă mai performantă–muşcheta.

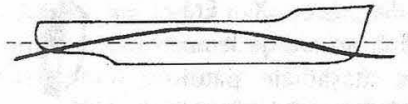
ARCTIC, Oceanul ~ *v.* Oceanul Îngheţat de Nord

ARCTICA Regiune polară din jurul Polului Nord al Pământului care include aproape totalitatea Oc. Îngheţat de Nord cu regiunile extremului nordic al Euroasiei şi Americii de Nord. Limita A. este convenită pe izoterma de +10° C a lunii celei mai calde (iul.–aug.). Supr. cca 25 mil. km² (10 mil. km² uscat şi 15 mil. km² spaţiu oceanic). Uscatul cuprinde regiunile nordice ale Canadei, N Pen. Alaska (SUA), Groenlandei (Danemarca), Arh. Spitzbergen (Norvegia) şi N Rusiei. În explorarea acestor ţinuturi slab populate un rol deosebit îl au Pasajele maritime de NE şi NV. Climă rece tot timpul anului din cauza încălzirii slabe şi răcirii intense pe timpul nopţii polare (iarna). Temp. aerului în ian. .–3° C în S şi –40° C în partea centrală (la Polul Nord atinge –52° C), în iul. +10° C şi respectiv 0° C. Vânturi puternice neregulate, ceţuri permanente şi îngheţ. Gheţurile plutitoare ocupă 11 mil. km² iarna şi 8 mil. km² vara. Vegetaţie caracteristică tundrei. Fauna este reprezentată de mamifere mari; pe uscat urşi albi, vulpi polare, la mare morse, foci. Păsări extrem de numeroase pe timpul verii. *ist.* În sec IX în A. s-au aventurat vikingii; au urmat numeroase expediţii: Barents (1596–1597), Litke (1821–1824), Vranghel (1820–1824), Amundsen (1905–1906), Peary (1909), Byrd (1926), Cikalov (1937) ş.a. Sub calota de gheaţă formată în jurul Polului Nord au trecut pentru prima dată submarine nucleare americane (1958); *v.* „ Nautilus".

ARCTURUS Steaua nautică α Bootis (Boarul), mărimea 0,2; în greacă „Păzitorul ursului".

ARCUI (*despre navă*) A se încovoia în formă de arc atunci când se sprijină pe val numai cu partea centrală; *v.* arc (2).

ARCUIRE 1. Curba unei nave care arcuieşte. **2.** Acţiunea de a arcui; *v.* contraarcuire.



Arcuire

„ARDEAL" *ist., mil.* Monitor cuirasat (ex „Temeş") repartizat României conform clauzelor Tratatului de Pace după primul RM, de la fosta marină Austro-

Ungară (1920). Construit la Linz (1904) a fost scufundat în oct. 1914 în timpul luptelor din faţa Belgradului, apoi ranfluat şi refăcut în întregime (1916–1917). Caracteristici: depl. 440 t; dim: 56 × 9,5 × 1,2 m; două elici; maşini cu abur 1400 CP; vit. 18 km/h; blindaj 25–40–75 mm. Armamentul iniţial: tunuri II × 120 mm; I × 90 mm; II × 47 mm; mitr. 2. A fost modificat în 1937–1939 odată cu modernizarea tuturor monitoarelor Diviziei de Dunăre (armament : III × 120 mm; II × 47 mm; I × 37 mm AA; mitr. II × 13,2 mm AA). În al doilea RM a participat la acţiunile de luptă de pe Dunărea Maritimă şi Deltă (1941–1943) iar după 23 aug. 1944, la urmărirea convoaielor germane care se retrăgeau în amonte. A împiedicat trecerea de trupe hitleriste din Muntenia în Dobrogea. Preluat de marina sovietică după 5 sept. 1944, odată cu celelalte nave ale Marinei Române, a primit numele de „Berdiansk" şi sub pavilion sovietic a participat la luptele de lângă Budapesta (apr. 1945). Retrocedat în 1951 împreună cu celelalte monitoare, a făcut parte din Dn. 407 monitoare al Flotilei de Dunăre reînfiinţată, având indicativul M-205. Scos din serviciu şi dezmembrat în 1960.

„ARDEAL" *ist. MC* Cargou mixt (ex Kirdorf) achiziţionat de SMR în 1932 (au fost achiziţionate şi alte 3 nave de acelaşi tip, *v.* Alba Iulia). În al doilea RM nava a efectuat transporturi pentru aprovizionarea trupelor germano-române. Torpilat la 11 iun. 1942 de Sm. sovietic A 5, „A". a fost avariat grav şi a eşuat în zona Odessa. Ranfluat şi reparat şi-a reluat activitatea, participând la alte asemenea misiuni, inclusiv la evacuarea trupelor germano-române din Crimeea (Operaţia 60 000). După război a reluat cursele în cadrul Comp. Sovromtransport şi Navrom în M. Mediterană. Grav avariată şi parţial scufundată în portul Constanţa de o puternică furtună (1961), nava a fost casată şi dezmembrată.

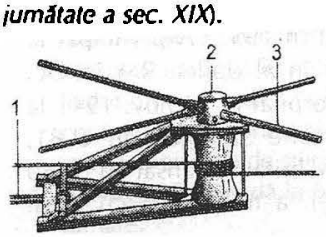
ARDENTĂ (*despre navă*) Care tinde a veni cu prova în vânt.

ARDENŢĂ Proprietatea de a fi ardent. A. uşoară reprezintă o calitate a navei, în timp ce A. pronunţată este un defect ce poate duce la ambardee puternice care îngreunează guvernarea. A. se datoreşte poziţiei centrului velic în pupa centrului de greutate. Ea se utilizează la executarea voltei în vânt şi a altor manevre. În cazul navelor cu vele A. poate fi combătută, dacă este necesar, reducând aria farului pupa sau mărind-o pe aceea a farului prova.

ARE! *fl.* Formula prin care se raportează că gaşa unei legături este dată la baba.

ARE REMORCA! *fl.* Formulă prin care se raportează că remorca unei dane sau unui convoi de şlepuri are gaşa dată la cârlig.

ARGAT 1. Cabestan din lemn folosit în şantierele navale de pe Dunăre sau la lucrările de salvare. Axul său, denumit urs, are găuri în care se introduc bare numite manele. **2.** *sin., înv.* cabestan (*termen folosit în prima jumătate a sec. XIX*).



Argat:
1 – legătură la cazici; *2* – urs; *3* – manelă.

„ARGO" 1. *ist.* Corabie legendară cu care Iason (fiul regelui din Thessalia) a efectuat expediţia prin Str. Bosfor spre Colhida (probabil Georgia) pentru a dobândi „lâna de aur". După unii istorici (W. Dörpfeld ş.a.), care atribuie legendelor şi o anumită autenticitate, „A". ar fi fost prima navă de piraţi al cărei nume s-a păstrat până în zilele noastre, iar Iason primul căpitan de piraţi. **2.** *ist.* Prima navă cu aburi aparţinând Companiei austriece pe Dunăre „Donau Dampf-schiffahrt Gesellschaft" (D.D.G.S.) care în 1835, sub comanda căpitanului Gustav Leman şi pilotată de pescari români, a trecut în aval de cataractele de la Porţile de Fier ajungând la gurile Dunării.

ARGONAUT 1. Personaj din mitologia greacă făcând parte din grupul de tesalieni care au plecat cu nava „Argo" în căutarea „lânei de aur". **2.** *arg.* Navigator îndrăzneţ.

„ARGONAUT" Primul submarin, construit în 1897 de către ing. naval american Simon Lake. A fost folosit mai ales ca navă-bază pentru scafandri. Avea roţi pentru a se deplasa pe fundul mării.

ARGOU MARINĂRESC Componentă neliterară, neoficială şi neregulamentară a limbajului marinăresc, formată din cuvinte şi expresii originale româneşti şi din alte limbi, cărora li se dă un sens figurat prin care se exprimă voalat, spontan, hazliu, adeseori ironic sau sarcastic, o situaţie, o atitudine, un obiect etc. A.M. se caracterizează printr-o mare varietate de cuvinte (unele înregistrate în textul lucrării de faţă) circulând uneori doar pe o anumită navă şi temporar. În ţările de limbă engleză A.M. se numeşte „nautical slang", în flota franceză „argot Baille" etc. *sin.* Jargon marinăresc.

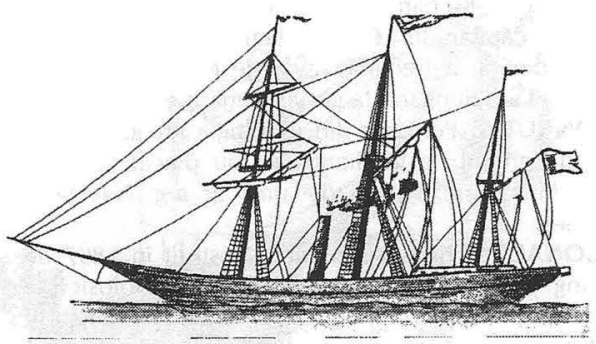
ARGUMENT Valoare cunoscută cu care se intră în tablele nautice. Distingem: **A. orizontal** (pe linie) şi **A. vertical** (pe coloană).

„ARGUS" *ist.* Primul portavion britanic (14 000 t) cu adevărat reuşit, după mai multe încercări, rezultat din transformarea pachebotului italian „Conte Rosso"; terminat în 1918. Puntea de decolare a fost amenajată pe întreaga lungime a navei desfiinţându-se coşul care a fost înlocuit cu eşapamente speciale situate la pupa în ambele borduri; a participat în al doilea RM şi a fost casat după 28 ani de serviciu în 1946.

ARGUZIN *ist.* Pe galere, subofiţer–ajutor al Comitelui-care supraveghea oamenii de la rame.

ARHANGHELSK Oraş în N. Rusiei şi important port maritim şi fluvial situat la vărsarea Fl. Dvina în M. Albă. Până la întemeierea Petersburgului (1703) a fost singurul port al Rusiei. În 1898 A a fost legat printr-o CF de Moscova. Prin port se tranzitează încărcăturile destinate regiunilor arctice ale ţării şi tot de aci au pornit expediţiile polare ruseşti. Portul dispune de 36 de dane cu adâncimi de peste 8 m. Este deschis navigaţiei din mai până în decembrie. Volumul traficului anual 5 mil. t. Şantiere navale, depozite. În perioada celui de al doilea RM A. a fost punctul de sosire a convoaielor aliate cu armament şi diferite utilaje militare pentru URSS.

„ARHIMEDE" *ist.* **1.** Una din primele nave cu abur şi elice, care în cursul traversării Atlanticului (1840) a atins viteza de 9,75 Nd (18 km/h). Maşina navei (80 CP) avea doi cilindri verticali iar elicea avea două pale cu un diametru de 1,5 m. **2.** Batiscaf construit în 1960 pentru cercetări ştiinţifice de către inginerul francez Pierre Wilm şi comandantul Houot. Aparatul este deservit de 3 persoane având postul într-o sferă cu iublouri groase de plexiglas situat în partea de jos a



„Arhimede" (1)

sferei şi poate coborî la peste 10 000 m adâncime. A coborât la 8535 m pe fundul Atlanticului, lângă Porto Rico şi la 9400 m în depresiunea Ins. Kurile. Este dotat cu proiectoare puternice pentru iluminarea câmpului vizual al echipajului.

ARHIPELAG Grup de insule şi alte formaţiuni naturale (recifuri, stânci, bancuri de nisip) înconjurate de ape care se află la distanţe relativ mici între ele, constituind o unitate geografică, economică şi uneori politică. În funcţie de proveniența sa A. poate fi continental, vulcanic, coraligen sau mixt; *v.* insulă.

ARHIPELAGUL ARCTIC CANADIAN Arh. în Oc. Îngheţat de Nord în apropierea ţărmurilor din N Americii de Nord. Parte a terit. canadian. Supr. 1,3 mil. km²; cca 4 mii loc. Pr. insule: Baffin, Victoria, Ellesmere, Banks, Devon, Melville, Southampton. Relief în cea mai mare parte deluros cu alt. 100–600 m, mai înalt în NE. Climă maritimă arctică, cu vânturi puternice care determină oscilaţii mari de temperatură atingând în ian.–15° C (în SE) şi –30° C (în NV), iar în iul. + 5° şi respectiv + 9° C. Minus absolut–60° C. Pe toate Ins. sunt porţiuni întinse de îngheţ peren şi calote de gheaţă (155 mii km²) îndeosebi în partea de N şi NE (Ins. Ţara lui Baffin, Ellesmere ş.a.) Str. care despart insulele au adâncimi mici şi sunt libere de gheţuri $3^1/_2$ luni în S şi 1 lună în N. Str. mai accesibile sunt: Lancaster, Barrow, Melville, Prince Wales. Pasajul de NV nu este în fiecare an liber de gheţuri, iar perioada de navigaţie este foarte scurtă. Flora este foarte săracă în N (deşerturi de gheaţă) şi specifică tundrei în S. Fauna caracteristică zonei: reni, urşi polari, lupi, vulpi, numeroase specii de păsări ş.a. Mici localităţi (factorii comerciale), staţiuni de cercetări polare, staţii de radiolocaţie, două aeroporturi.

ARHITECTURĂ NAVALĂ Ştiinţa proiectării şi construcţiei navelor. Se împarte în teoria navei şi construcţii navale. Primul manual românesc de Teoria Navei (1902) a fost alcătuit de locotenent-comandorul N. Negrescu din Marina Militară, iar primul curs de construcţii navale (1898), de inginerul şef al Marinei Militare, A. Cupşa.

ARHUS (Aarhus) Oraş în N. Danemarcei (Iutlanda) port la Str. Kategatt, pe ţărmul golfului A. Cca 120 mii loc. Centru industrial: prelucrarea metalelor, petrolului, tutunului. Şantiere navale. Al doilea oraş ca mărime din ţară.

ARIE DE VÂNT *înv., sin.* cart (3).

„ARIEL" *ist.* Cliper construit în Anglia (1869) pentru Compania Robert şi William Steele care mai deţinea 16 clipere. Nava era destinată transportului de mărfuri şi pasageri spre China şi Japonia. S-a remarcat prin excelente calităţi nautice având viteza de marş 14–16 Nd. La 31 ianuarie 1872 pleacă la Sydney, dar de la acea dată nu s-a mai ştiut nimic despre navă şi echipajul său. Depl. 1058 t; dim 58,5 x 10,05 x 6,3 m; echipaj 36 marinari.

ARIES 1. Constelaţia Berbecul având steaua nautică Hamal. **2.** *v.* zodiac. **3.** *v.* punct vernal.

ARIMÁ *MC* A aşeza şi a fixa („ţese") caricul în hambare, în aliveie sau pe punte, folosind la maximum spaţiul, protejând marfa împotriva oricărei deteriorări şi asigurând navei stabilitatea şi condiţiile normale de bandă şi asietă.

ARIMAJ *MC* Rezultatul unei arimări.

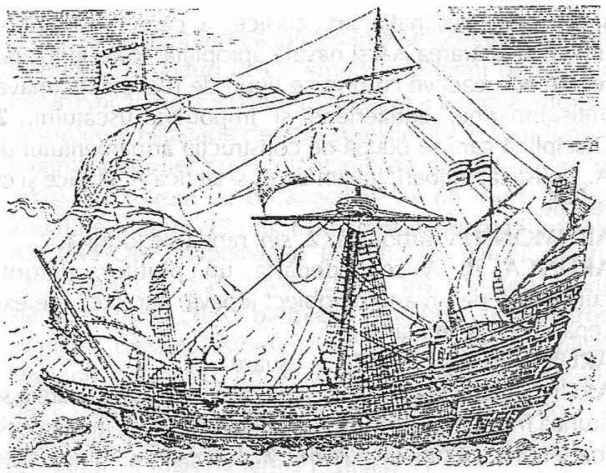
ARIMARE *MC* Acţiunea de a arima.

ARIMOR *MC* Persoană calificată în arimarea caricului; *sin.* stivator, stivuitor, stivador.

ARIPĂ 1. Velă suplimentară întinsă cu ajutorul unor şcondri, denumiţi verfafori, pentru a mări suprafaţa velaturii la vânt de pupa şi a creşte viteza navei. Distingem: **A. mare, A. gabierului, A. zburătorului**; *sin.* bonetă (are însă şi un alt sens); **2.** *v.* comandă (1). **3** *pesc.* Plasă aşezată la gura traulului, în prelungirea matiţei, de ambele părţi, la capac şi la talpă, pentru a mări suprafaţa de captare a peştelui în traul; *v. fig.* traul.

ARIPI PORTANTE Dispozitiv în formă de aripi montat sub fundul navei; *sin.* aripi imerse; *v.* navă cu aripi portante.

„ARK ROYAL" 1. Galion englez cu patru arbori construit în 1587. Ca noutate tehnică a acelor vremuri, nava era prevăzută cu o tijă de acţionare a timonei de pe dunetă, permiţând timonierului controlul asupra velaturii şi implicit asupra manevrei navei. Ca navă comandant a amiralului Lord Howard Effingham, a participat la confruntări cu flota spaniolă în mai multe rânduri (incl. cu Invincibila Armada). Caracteristici: depl. 880 t; dim 36,80 x 8,75 x 4,85 m; 46 tunuri; echipaj 230 marinari şi 70 soldaţi. **2.** Portavion britanic (22 000 tone) lansat în 1937. A participat la numeroase acţiuni de luptă în al doilea RM în Oc. Atlantic şi M. Mediterană. Torpilat la 14 nov. 1941 la 150 Mm Est Gibraltar de către Sm. german U-81, „A.R." s-a scufundat. **3.** PA britanic lansat în 1950 (36 000 t, cca 100 avioane), a treia navă cu acest nume.



Nava amiral „Ark Royal"

„ARKTIKA" Spărgător de gheaţă cu propulsie nucleară, lansat la apă la 01. 12. 74, la Sankt-Peterburg (Leningrad). Prima navă de suprafaţă care prin navigaţie autonomă a atins Polul Nord geografic (17 aug. 1977). Caracteristici: depl. 23 460 t; dim. 148 × 28 × 11 m; vit. 21 Nd; echipaj 175 oameni. Puterea instalată-65 000 CP; 2 elicoptere pentru misiuni de cercetare şi salvare. Se poate deplasa pe un câmp de gheaţă de 2 m grosime.

ARMÁ 1. A face să intre în barcă armamentul şi a aduce în aceasta toate obiectele de armament. *2.* A încadra o navă cu echipaj şi a o înzestra cu toate obiectele necesare exploatării (semnificaţie uzuală). 3. *(în şantiere)* A monta pe o navă, după lansare, toate instalaţiile necesare. 4. A pregăti pentru tragere un tun ori un tub lanstorpile sau a pregăti pentru manevră un cabestan, o sondă mecanică etc.

ARMÁ ÎN CURSĂ *ist.* A arma o navă pentru războiul de cursă.

ARMADA *ist.* Flotă militară *(termen de origine spaniolă); v.* Invincibile Armada.

ARMADILLA *ist.* Formaţie mică de nave de luptă în fostele colonii spaniole.

ARMAMENT 1. Totalitatea marinarilor destinaţi a pune în funcţiune o barcă, un cabestan, un tun etc. ◇ „A. la tun!" *mil.* a) Ordin la care servanţii trec la tun; b) Exerciţii cu A. la tun. 2. Totalitatea mijloacelor de luptă ale navei.

ARMARE. Acţiunea de a arma. ◇ „A. bateriei/bărcii nr.../cabestanului! etc." Comandă pentru a arma bateria, barca, cabestanul.

ARMATĂ *mil.* 1. Totalitatea forţelor armate ale unui stat. *sin., înv.* oaste, oştire. Poate fi: A. de cadre (A. regulată), A. de profesionişti, A. de mercenari ş.a. 2. Mare unitate operativă constituită din mai multe MU tactice de diferite categorii de forţe armate şi unităţi speciale, destinată îndeplinirii unor obiective operative. Fiecărei armate i se dă un număr sau o denumire (ex. Armata a IV-a, armata aeriană, armata de litoral ş.a.).

ARMATOR 1. *MC* Proprietar de navă. Persoană care echipează o navă în scopuri comerciale. Uneori A. poate închiria nava nudă unui A. navlositor, păstrându-şi doar comandantul şi mecanicul-şef. 2. Proprietarul unui iaht sau al unei nave de studii.

ARMAŢI! Comandă în barcă pentru a lua rama pe braţ; *v.* ramare.

ARMĂ *mil.* 1. Instrument sau dispozitiv (maşină) folosită în lupta cu un inamic. Poate fi: **A. albă** (baionetă, stilet, sabie etc.) destinată luptei corp la corp. **A. de foc** care aruncă la distanţă un proiectil, rachetă, torpilă prin presiunea gazelor rezultate la arderea unei încărcături de azvârlire. **2. A de nimicire în masă** A. la care forţa nimicitoare este produsă de energia nucleară (A. atomică, A. cu hidrogen), de produse chimice, radioactive A. bacteriologică ş.a. 3. Categorie de forţe armate dotată cu un anumit armament şi având o anumită misiune (A. artileriei, A. marinei etc.).

ARMĂTURĂ 1. Parte componentă, cu o anumită funcţiune, a unei instalaţii, aparat etc. 2. Seu pus în gaura plumbului sondei de mână pentru a lua probe de fund; *v.* sondă. 3. *v.* garnitură.

ARME SUB APĂ *mil.* Armamentul şi tehnica de luptă destinate distrugerii prin lovituri sub apă a navelor de suprafaţă, submarinelor şi altor obiective inamice folosind torpile, mine, grenade antisubmarine ş.a.

ARMURĂ Echipament pentru scafandru de mare adâncime. Acest echipament, denumit şi scafandru articulat, a fost conceput de R. Galeazzi şi permite scufundări până la 120 m. În interiorul costumului presiunea este menţinută la o valoare egală cu presiunea atmosferică.

ARMUZ Spaţiile dintre scândurile bordajului unei nave ori ambarcaţiuni construite în sistem latin sau spaţiile dintre scândurile punţilor de lemn ale navelor, în care se presează calafat sau alte materiale pentru a asigura etanşeitatea; *sin.* harmuz.

ARON, Mihai (1927–1994 n. Buzău) Amiral. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Marină promoţia 1949 şi al Academiei de Înalte Studii Militare (1952). Având o pregătire profesională temeinică, a îndeplinit funcţii importante ambarcat pe nave şi în cadrul Comandamentului MM: secund şi comandant de distrugător, comandant al Diviziei 42 Maritime, şef de Stat-Major apoi comandant al Marinei Militare (1990). Locţiitor al şefului Marelui Stat-Major al Armatei. Membru fondator al Ligii Navale Române reînfiinţată în 1990.

ARSENALUL MARINEI (Flotei) *ist., mil.* Şantier de construcţii, reparaţii, întreţinere şi armare a navelor Marinei Militare. A luat fiinţă în 1864 la Brăila ca atelier al Flotilei, din iniţiativa lt- col. (de marină) Petrescu C-tin iar în 1868 se mută la Galaţi odată cu Comandamentul Corpului Flotilei. Cunoaşte mai multe etape de dezvoltare. În 1875, atelierul este dezvoltat şi modernizat prin grija col. (de marină) I. Murgescu primul director al A.M., urmat de cpt. ing. Izvoranu Ion. Din 1881, opera lui Murgescu este continuată de mr. (de marină) M. Drăghicescu. În 1898, fiind înzestrat cu utilaje noi, A.M. execută lucrări de amploare: rep. capitale (Cr. „Elisabeta", canoniere) şi alte lucrări complexe la navele MM şi ale societăţilor de navigaţie NFR şi SMR. În primul RM (1916–1918) A.M. detaşează un atelier mobil pentru deservirea navelor flotilei în zona de operaţiuni, iar o altă parte a Arsenalului a fost mutată la Odessa şi Herson de unde s-a reîntors în 1919. În perioada interbelică A.M. execută reparaţii capitale la distrugătoare, nava bază

„Constanța", submarine, modernizarea monitoarelor ș.a. În perioada 1936–1940, când se înființează Ministerul Aerului și Marinei, A.M. se subordonează Direcției stabilimentelor industriale ale Aviației și Marinei din minister, iar în 1940 revine la Marina Militară și continuă pe tot timpul celui de al doilea RM să servească flota. După război își continuă activitatea până după 1952 când în cadrul BMM Mangalia nou înființată devine Șantier Naval executând noi lucrări de construcții și reparații ale navelor MM, onorând totodată și comenzi din străinătate.

ARTA MARINARULUI *v.* marinărie.

ARTĂ MILITARĂ NAVALĂ Componentă a artei militare, care include teoria și practica pregătirii și conducerii forțelor Marinei Militare, independent sau în cooperare cu alte forțe armate, în desfășurarea acțiunilor de luptă specifice și a războiului în ansamblu pe teatrul de operațiuni maritim și fluvial. În structura A.M.N. intră teoria destinației strategice a MM, arta operativă și tactica navală.

ARTĂ OPERATIVĂ NAVALĂ Componentă a A.M.N. incluzând teoria și practica pregătirii, planificării și conducerii operațiunilor desfășurate de MU operative ale Marinei Militare (flote, escadre, flotile), independent sau în cooperare cu alte forțe armate, în vederea realizării unui obiectiv cu valoare operativă (sprijinul debarcării forțelor terestre proprii, respingerea debarcării adversarului, întreruperea comunicațiilor pe apă, atacarea BMM, distrugerea Sm purtătoare de rachete, a grupărilor de nave de suprafață inamice etc.). A.O.N. este veriga intermediară între destinația strategică și tactica forțelor maritime și fluviale, fiind definită în unele flote ca „mica strategie"; *v.* operație navală.

ARTICOLE DE RĂZBOI *ist.* Cod disciplinar al Marinei Militare, utilizat în perioada navelor cu vele. A.d.R. se aplicau și pe navele de pirați, referindu-se la împărțirea prăzii și la îndatoririle fiecărui pirat la bord. Piraților le semnau în cerc, pentru a nu se afla cine era comandantul și a putea afirma că au fost forțați să le semneze; *v.* piraterie.

ARTIFICIER 1. *mil.* Marinar artilerist specialist în manipularea, pregătirea și conservarea muniției. 2. *MC* Persoană specializată în manipularea explozivului pe timpul prospecțiunilor marine.

ARTILERIE NAVALĂ *mil.* 1. Totalitatea armelor de foc din dotarea Marinei Militare destinate distrugerii obiectivelor militare inamice de la uscat, de pe mare și din aer. Constă din tunuri, cal. peste 20 mm (art. clasică), aruncătoare și lansatoare de rachete (art. reactivă) cu instalațiile, aparatura de conducere a tragerii și muniția aferente. Se împarte după locul amplasării în: **art. de coastă**, instalată pe litoral, destinată combaterii navelor și eventual a unor obiective de pe uscat; **navală**, instalată pe nave și destinată combaterii obiectivelor navale, terestre și aeriene. Tragerile A.d.M. sunt automatizate, folosindu-se aparatură de radiolocație și centrale de tragere (v. tun și turelă) *ist.* Folosirea artileriei pe mare a apărut către sfârșitul sec. XIII (bombarde) și s-a dezvoltat, devenind arma principală a marinei în confruntările dintre navele de suprafață. După al doilea RM, dezvoltarea art. reactive a modificat structura și destinația art. clasice, a cărei misiune s-a limitat la apărarea AA și navală apropiată. Rolul principal revine art. reactive cu diverse tipuri de rachete: antinave, antisubmarine, antiaeriene și împotriva uscatului. 2. Disciplină care se ocupă de construcția armamentului de A., balistică, pulberi, trageri de A. și tactica A. clasice și cu reacție.

ARTIMON 1. *v.* arboradă. 2. *sin.* randă de furtună.

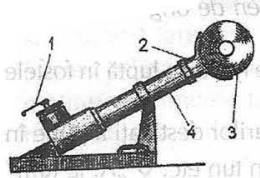
ARUNCA *fl.* A se îndepărta un plutitor, datorită curentului, de un anumit obiect (epavă, cap etc.), de ex., „epava de la km....aruncă".

ARUNCARE LA COASTĂ *v.* eșuare.

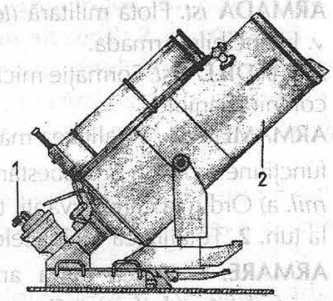
ARUNCAREA ANCOREI 1. Ceremonie în cursul căreia se aruncă în apă o ancoră confecționată din flori, în memoria marinarilor căzuți la datorie. 2. (*livresc*) *v.* fundarisirea ancorei.

ARUNCAREA ÎN MARE *MC* Măsură de salvare luată de comandantul navei în caz de primejdie constând în A.î.M. a unei părți din încărcătură sau a echipamentului bordului pentru a ușura nava, a-i reduce înclinarea sau a evita un alt pericol. Pagubele rezultate prin A.î.M. a mărfii sunt admise în avaria comună, cu condiția ca aceasta să fi fost corect stivuită și amaratā. Nu sunt admise în avaria comună mărfurile aruncate în mare ca urmare a viciului lor propriu (alimente perisabile, mărfuri periculoase etc.). Proprietatea originară a mărfurilor A.î.M. rămâne neschimbată și poate fi recuperată de la salvator, plătindu-se o remunerație de salvare.

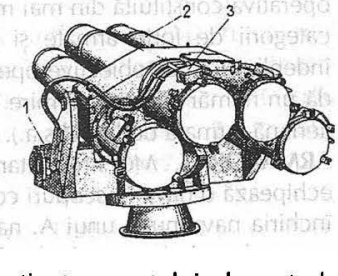
ARUNCĂTOR DE GRENADE ANTISUBMARINE *mil.* Aparat montat pe puntea navei și destinat aruncării grenadelor antisubmarine. A.d.G.A. pot fi cu tije, lingură, cu una sau mai multe țevi, cu pulbere, reactive etc.; ele lansează grenadele una câte una sau în jerbă, în orice direcție și la o distanță cuprinsă între 100 și 1500 m și chiar mai mult.



Aruncător de grenade antisubmarine cu tijă:
1 – mecanism de dare a focului; *2* – tijă cu lingură; *3* – grenadă antisubmarină; *4* – țeavă.



Aruncător de grenade antisubmarine cu o țeavă:
1 – mecanism de dare a focului; *2* – țeavă.



Aruncător de grenade antisubmarine cu mai multe țevi:
1 – platformă rotativă; *2* – țeavă; *3* – contact central de dare a focului.

ARZEW Port algerian destinat exportului de petrol, situat pe țărmul G cu același nume din M. Mediterană. Portul este protejat de două moluri (de V-1500 m și de

S-800 m lung). Lățimea intrării în avanport 350 m. Lung. frontului de cheuri cca 4 km cu adâncimi de 6–10 m. Pentru încărcarea gazului lichefiat și a amoniacului sunt destinate 2 estacade de 500 și respectiv 700 m lung. În bazinul petrolier cu o adâncime de cca 24–27 m, pot acosta petroliere cu o capacitate de 85 mii t. Traficul anual de mărfuri 35 mil. t. Ateliere de reparații navale.

ASCENSION (Wideawake Island) Ins. vulcanică în S Oc. Atlantic la 836,7 Mm km de Ins. Sf. Elena. Relief stâncos unde cresc palmieri, eucalipți și alți arbori tropicali. Broaște țestoase și numeroase specii de păsări. Stațiune de cablu transoceanic. Posesiune britanică. Bază navală a SUA și important centru de telecomunicații. *ist.* A fost descoperită în 1501 de portughezul Joao da Nova Gallago.

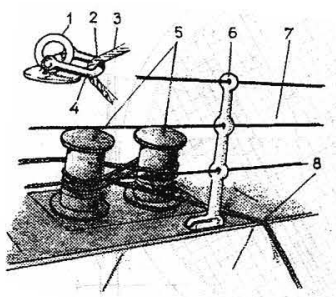
ASCENSIUNE DREAPTĂ Arcul de ecuator ceresc cuprins între punctul vernal și cercul orar al astrului. Se măsoară începând de la punctul vernal în sens direct, putând lua valori cuprinse între 0° și 360°. Împreună cu declinația astrului, formează sistemul de coordonate ecuatoriale independent; v. coordonate ecuatoriale.

„ASCHAU" (Ex. „Lübeck") Remorcher fluvial construit în Germania în 1941. Folosit în flota germană ca navă-bază pentru vedete dragoare. 11 aug. 1944 s-a scufundat la explozia unei mine pe Dunăre la km 676 Oreahovo. Din 1956 ranfluat și inclus în flota română sub numele de „Hațeg".

ASCULTĂ CÂRMA (*despre navă*) A întoarce în funcție de orientarea cârmei. O navă A.C. cu atât mai bine cu cât viteza sa relativă în raport cu apa este mai mare. Când nu are viteză, o navă nu A.C. decât pe cursurile de apă când curentul lovește pana cârmei. Dacă nava are o viteză egală cu cea a curentului din pupa, ea nu A.C.; *v.* a guverna.

ASCUȚI (*despre parâme*) A subția capătul unei parâme, făcând o coadă de șoarece cu sau fără ochi, ca să poată intra prin răiurile macaralelor etc.

ASCUȚIȘ 1. Piesă care poate roade parâma ce trece pe deasupra ei. 2. Piesă cu curbura prea mică pentru o anumită parâmă.



Ascuțișuri:
1 – ochi; *2* – ascuțiș; *3* – parâmă; *4* – cheie; *5* – babale; *6* – baston de balustradă; *7* – filieră; *8* – ascuțiș.

ASDIC, *engl.* Inițialele expresiei Allied Submarine Detection Investigation Committee–denumirea inițială a hidrolocatorului folosit de marina engleză în al doilea RM. În prezent poartă numele de SONAR.

ASIETĂ Unghiul dintre poziția normală și poziția la un moment dat a chilei unei nave într-o apă liniștită. Nava este aprovată sau apupată, după cum pescajul prova este mai mare sau mai mic decât pescajul pupa. A. se determină, de regulă, prin tangenta sa, fiind egală cu diferența de pescaj între prova și pupa raportată la lungimea navei. Când pescajul prova este egal cu pescajul pupa, se consideră că nava este pe chilă dreaptă sau că are A. normală (zero).

ASIGURĂ 1. (*despre lanț, parâmă etc.*) A fixa capătul. 2. A lega suplimentar (de ex.: o remorcă) cu o parâmă.

ASIGURĂ PAVILIONUL A trage o lovitură de tun în momentul ridicării pavilionului la întâlnirea cu o altă navă, în scop de identificare. Se execută pentru a atrage atenția și a invita nava întâlnită să-și arate culorile (pavilionul).

ASIGURARE MARITIMĂ *MC* Raport juridic rezultat prin contractul de asigurare maritimă, prin care asiguratorul se obligă ca în schimbul unei sume de bani denumită primă, plătită de asigurat, să-l despăgubească pentru daunele suferite de navă sau de marfă. **A.M. inferioară,** expresie folosită în asigurările maritime, prin care se definește statutul unui bun (produs) asigurat cu o sumă mai mică decât valoarea lui reală. Pentru valoarea rămasă neasigurată, proprietarul bunului respectiv este considerat a fi proprietarul asigurator.

ASIGURAREA HIDROGRAFICĂ ȘI DE NAVIGAȚIE *mil.* Totalitatea măsurilor luate în scopul asigurării condițiilor optime de navigație pentru navele proprii și al îngreunării navigației navelor inamice. Constă în amenajarea cu mijloace a zonei de operațiuni de către unități hidrografice specializate, în dotarea navelor cu aparatură specifică de navigație și cu documente nautice, în informarea hidrometeorologică etc.

ASISTENȚĂ Ajutor acordat, la cerere, unei nave aflate în pericol, dar neabandonate.

ASISTENȚĂ OSTILĂ *DM* Acțiune a unei nave comerciale neutre în timp de război, constând în acordarea de ajutor direct unuia din beligeranți, cum ar fi: transmiterea de informații, participarea la ostilități etc. Transportul de marfă destinată inamicului sau de persoane oficiale inamice nu constituie A.O. Nava care acordă A.O. poate fi capturată de partea beligerantă adversă.

ASK *ist.* Navă a primilor vikingi (în anii 800 Hr.)

„ASKOLD" Crucișător al MM ruse în flota M. Baltice din 1902. Depl. 5905 t. Tunuri: XII × 152 mm; XII × 75 mm; VIII × 47 mm; II × 37 mm; 6 tuburi lanstorpile; echipaj 534 oameni. În războiul ruso-japonez (1904–1905), după bătălia din M. Galbenă, fiind avariat, a intrat în portul Shanghai unde a fost internat. A revenit în Rusia în 1906. În primul RM a participat în operațiuni din M. Roșie și M. Mediterană. În compunerea unei escadre anglo-franceze s-a distins în operația din Str. Dardanele (1915–1916). În 1918 s-a aflat la Murmansk, unde a fost capturat de către englezi și reținut. Restituit URSS în 1922.

ASOCIAȚIA MARINARILOR ROMÂNI *ist.* Asociație cu caracter sindical înființată la Galați în luna mai 1933, la care puteau adera navigatorii de toate gradele din flota comercială.

„ASOG" *ist.* Galion spaniol care transporta mercur.

„ASROC" *mil.* Rachetă antisubmarină de fabricație americană (Antisubmarine Rocket), folosită în general

de pe navele de suprafaţă împotriva Sm. inamice. Foloseşte combustibil solid, are cap căutător acustic şi o rază de acţiune de cca 6 Mm. Racheta zboară prin aer până în vecinătatea Sm., după care se scufundă în apă îndreptându-se către ţintă.

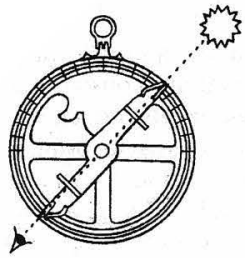
A STA LA CAPĂ *v.* capă.

ASTAR Ţesătură din lână sau din lână şi fire sintetice, folosită la confecţionarea pavilioanelor.

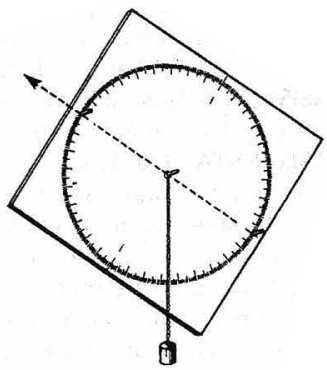
ASTROCOMPAS Instrument nautic folosit în mările polare indicând direcţia cu ajutorul unei alidade cu care se vizează astrul. Pe anumite cadrane se înregistrează latitudinea observatorului, unghiul orar local şi declinaţia astrului; *v.* şi compas solar.

ASTROGRAF Instrument constituit dintr-o sursă de lumină care proiectează curbele de înălţime ale aştrilor pe o diagramă specială ce permite trasarea porţiunii utile a dreptei de înălţime. Timpul necesar folosit în acest scop poartă denumirea de „timpul mediu al A." Este rareori folosit în navigaţia marină.

ASTROLAB *ist.* **1.** Instrument compus dintr-un cerc gradat şi o alidadă şi folosit pentru măsurarea înălţimii unghiulare a aştrilor. Inventat probabil de Apolonius din Perga în sec. III î.Hr., A. a fost perfecţionat de arabi în sec. VII al d.Hr., fiind folosit până în sec. XVI. **2.** Instrument improvizat la bărcile de salvare pentru măsurarea înălţimii unghiulare a Soarelui.

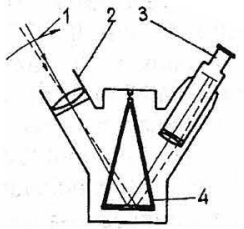


Astrolab sec. XV



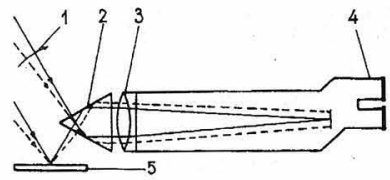
Astrolab de barcă

ASTROLAB CU PENDUL Instrument hidrografic având aceeaşi destinaţie ca şi astrolabul cu prisme. Se compune din două lunete – obiectiv şi ocular – înclinate la 60° faţă de verticală. Imaginea astrului din obiectiv este reflectată de o oglindă suspendată sub formă de pendul. Momentul în care astrul are înălţimea de 60° reprezintă media momentelor trecerii sale prin două linii gravate pe oglindă.



Schema astrolabului cu pendul:
1 – direcţie la astru; *2* – obiectiv; *3* – ocular; *4* – pendul.

ASTROLAB CU PRISME Instrument pentru ridicări hidrografice, servind la determinarea momentului în care un anumit astru ajunge la înălţimea dată. Se compune dintr-o lunetă orizontală, având în faţa obiectivului o prismă care permite să se vizeze simultan un astru şi imaginea sa reflectată într-un orizont artificial cu mercur. Înainte ca astrul să fi atins înălţimea prestabilită, cele două imagini ale sale se observă la înălţimi diferite; ele se vor situa pe aceeaşi verticală în momentul în care astrul se va afla la înălţimea prestabilită.



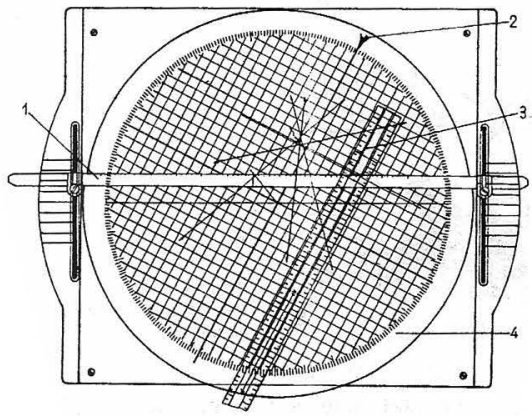
Schema astrolabului cu prisme:
1 – direcţia la astru; *2* – prismă; *3* – obiectiv; *4* – ocular; *5* – orizont artificial.

„ASTROLABE" *ist.* Corvetă cu trei arbori construită în Franţa în 1811. Depl. 380 t; dim.: 30,80 × 8,70 × 3,65 m; XIV tunuri. Sub comanda navigatorului francez Dumont D'Urville, participă la mai multe călătorii în Atlanticul de Sud în timpul cărora a fost descoperită Ţara Adélie la 66°40' lat. S şi 140°01' long. E.

ASTRONOMIE Ştiinţă care se ocupă de studiul aştrilor, al structurii lor, evoluţiei, mişcării etc., precum şi de studiul sistemelor de aştri, al galaxiilor şi Universului şi care cuprinde astrometria, mecanica cerească, astrofizica. Ca ramuri importante: A. geofizică, nautică, aeronautică şi cosmică, având ca obiect determinarea poziţiei unor obiective de la uscat, a navelor pe mare, a aparatelor de zbor în aer şi a aparatelor cosmice în spaţiul cosmic.

ASTRONOMIE NAUTICĂ Ramură a astronomiei care se ocupă de navigaţia astronomică.

ASTROPLOT Instrument pentru trasarea rezultatelor calculelor de punct, folosind metode astronomice rapide; se compune dintr-o placă de bază cu un disc rotativ, gradat la periferie de la 0° la 359° şi cu pătrate cu latura de 2 mm, o placă de trasare, o scală de timp care trebuie orientată cu precizie pe direcţia Est-Vest şi o riglă pentru măsurarea înălţimilor.



Astroplot:
1 – scara timpului; *2* – azimutul astrului; *3* – riglă pentru înălţimi; *4* – disc rotativ.

ASTRU *astr.* Denumire generală a corpurilor cereşti. *A. cu răsărit şi apus,* Astru a cărui orbită întretaie planul orizontului astronomic. În această categorie intră aştrii a căror declinaţie în valoare absolută este mai mică decât

colatitudinea. La aceştia se observă în emisfera vizibilă numai culminaţia superioară.

ASUNCIÓN (Nuestra Señora de la Asunción) Principalul port fluvial şi capitala Rep. Paraguay, situat la 1900 km de Oc. Atlantic pe malul st. al R. Paraguay (afluent al fl. Parana, care se varsă în Oc. Atlantic prin estuarul La Plata); navigabil până la localitatea Corumba. Centru comercial important. Prin port se derulează 75% din exporturi şi 90% din importuri. Legături pe CF cu Buenos Aires (Argentina) şi pe fl. cu Montevideo (Uruguay). Aeroport. *ist.* Întemeiat în 1537 de conchistadorul Juan de Ayolas.

ASURZÍ *ist. (despre rame)* A înfăşura furcheţii sau a acoperi ramele cu cârpe pentru a nu face zgomot la ramare. Asurzirea ramelor era o măsură de precauţie ce se lua noaptea pe timpul deplasării bărcilor la abordajul unei nave inamice ancorate.

AŞCHIERE *fl.* Reducerea bruscă a înălţimii malului.

AŞHDOD Port şi BMM a statului Israel în M. Mediterană. Lungimea frontului de cheuri 4,5 km, cu adâncimea de 11,5 m. Portul asigură bazarea navelor mari, incl. Cr. Capacitatea de trafic 3,2 mil. t. Anual rulează în port 900 de nave. Terminal de containere şi de petrol, depozite.

AŞTEPTÁ ÎN BALANS *fl. (despre un remorcher cu convoi)* A merge în amonte cu o viteză egală cu cea a curentului apei, menţinând convoiul pe loc.

ATAC *mil.* Acţiune de luptă în forţă cu folosirea armamentului şi a mijloacelor radioelectronice prin care se urmăreşte nimicirea inamicului sau distrugerea unor obiective. Pe mare A. se execută de nave, avioane (elicoptere), independent sau în cooperare. După tipul armamentului folosit, A. poate fi de rachete, torpile, artilerie, grenade ASm sau combinat.

ATANASIU, Carmen Irène (n. 1947, Constanţa) Doctor în istorie, profesor. Licenţiată a Facultăţii de Istorie, Universitatea Bucureşti (1967–1972). Muzeograf şi şef al secţiei de istorie navală în Muzeul Marinei Române–Constanţa (1976–2005). A desfăşurat de-a lungul întregii sale cariere o intensă activitate de cercetare ştiinţifică în domeniul Marinei militare şi Marinei civile, concretizată prin publicarea a numeroase studii, articole, comunicări la zeci de sesiuni ştiinţifice ş.a. Lucrări de referinţă publicate în volum: **Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă 1895–1995** (colaborare), Constanţa 1995; **Geopolitică la Dunărea de Jos. Problema Dunării şi drepturile riveranilor în lucrările premergătoare Conferinţei de Pace de la Paris (1947)**. Bucureşti 2002; **Problema suveranităţii României la Dunăre şi navigaţia Fluvială Română (1919–1945)** Bucureşti 2003 ş.a.

ATANASIU, Traian (n. 1947, Mangalia) Viceamiral. Absolvent al Şcolii Militare Superioare de Marină, promoţia 1968, al Academiei Militare (1970) şi al Colegiului naţional de apărare (1994). A îndeplinit funcţii pe navele MM (1968–1976) şi a fost detaşat temporar la Marina comercială, ambarcat pe navele NAVROM – Constanţa (1976–1980). Revenit în MM, a exercitat funcţii de comandă la nave de luptă (1981–1985) şi la divizioane de corvete şi fregate (1985–1997). Comandant al MM şi adjunct al şefului Statului-Major General (1997–2001). În rezervă din anul 2002. Doctor în ştiinţe militare şi autor a numeroase lucrări de tactică şi doctrină militară între care **Puterea Maritimă şi diplomaţia navală** (coordonator) – 1998.

ATAŞAT NAVAL Ofiţer care îndeplineşte funcţia de consilier în probleme navale al şefului unui oficiu diplomatic.

ATELIER PLUTITOR Navă-atelier amenajată şi dotată cu instalaţii şi utilaje necesare executării reparaţiilor curente la nave, în porturile în care nu există şantiere sau ateliere navale sau în cadrul unei grupări navale ce operează la distanţe mari de bazele proprii.

ATENŢIUNE LA MAŞINI Semnal sau inscripţie pe cadranul telegrafului indicând ca maşina să fie gata de manevră.

ATERIZARE Luarea contactului vizual cu uscatul sau cu un reper de pe mal, venind dinspre larg. Distingem: **A. în longitudine** când nava urmează meridianul care trece prin punctul de A.; **A. în latitudine** când nava urmează paralela care trece prin punctul de A.; **A. pe un reper** când nava aterizează pe o înălţime, pe un far, pe o insulă sau pe un alt reper vizibil din mare, după care este dirijată spre punctul de destinaţie. A. pe coastă periculoasă (stânci, bancuri, funduri mici) se execută perpendicular, iar pe o coastă sănătoasă (fără pericole), oblic pentru a vedea farurile, reperele etc. Uneori, dacă nu este sigură de punctul său, nava aterizează în mod deliberat într-o anumită parte a punctului de destinaţie, pentru a avea certitudinea că la vederea uscatului se află, la E (V, N, S) de acest punct. A. cu ajutorul radarului se poate executa şi pe ceaţă.

ATESTAT DE BORD *MC* Document eliberat navelor de ape interioare de către căpităniile porturilor unde au fost înscrise şi care conferă dreptul de a arbora pavilionul naţional, a naviga în apele interioare (naţionale şi internaţionale) certificând, totodată, dreptul de proprietate, caracteristicile tehnice şi de exploatare, precum şi starea tehnică a navelor.

„ATHENIA" *ist.* Pachebot sub pavilion britanic (13 581 t), protagonistul unui eveniment care a deschis seria atacurilor din războiul pe mare în perioada 1939–1945. A fost prima navă lovită în ziua declanşării ostilităţilor, înregistrându-se şi primele victime. „A" a fost torpilată de Sm. german. (U-30. Din pasagerii aflaţi la bordul pachebotului 1300 au fost salvaţi iar 112 şi-au pierdut viaţa.

ATÂRNÁ 1. A fila puţin lanţul ancorei, astfel încât aceasta să iasă în afara navei. **2.** A suspenda ancora în dreptul etravei pentru a nu atinge bordajul unei alte nave, menţinând-o în celălalt bord cu ajutorul lanţului său şi al unei parâme de sârmă. **3.** *înv.* A mola boţul de traversieră, ţinând nava în boţul său de capon gata de fundarisire (*manevră practicată pe vechile nave cu vele*).

ATÂRNĂTOARE 1. Lanţ care susţine verga: *v.* vergă. **2.** Saulă sau lanţ cu care se asigură cârma pentru a nu se pierde în cazul când iese din balamale; *sin.* atârnător.

ATÂRNĂTOR 1. Parâmă cu noduri de turban folosită pentru coborârea în barcă sau urcarea pe punte a

armamentului bărcii; *v. fig.* balenieră cu motor; **2.** *sin.* atârnătoare.

ATÂRNĂTOR DE REŢINERE/DE RULIU Parâmă scurtă dată de la bord la o barcă ce se lasă la apă pentru a împiedica lovirea acesteia de bordaj la balans; *v. fig.*. lăsare la apă.

„ATKA" Spărgător de gheaţă american, care în anii 1954–1955 a făcut recunoaşteri în Antarctica, pentru a găsi locuri potrivite amplasării unor staţiuni polare. Au fost amplasate staţiunile Mc Murdo pe Ins. Ross, lângă vechea cabană a lui Robert Scott şi Kainen Bay la cca 50 km E de staţia Little America a amiralului Richard Byrd.

ATLANTIC, Oceanul ~ (*lat.* Mare Atlanticus). Al doilea ocean ca mărime de pe Glob (după Oc. Pacific), mărginit de Europa şi Africa la E, cele două Americi la V, Ins. Groenlanda şi Islanda la N şi de Antarctica la S. Supr. cu mările adiacente 93 383. 000 km^2; vol. apei 337 541 000 km^3. Lung. de la N la S 15 000 km; lăţimea min. (în zona Ecuatorului) 2830 km; ad. med. 3926 m, max. 9218 m (fosa de la Puerto Rico). Ţărmurile sunt adânc crestate în emisfera nordică formând numeroase golfuri şi slab crestate în cea sudică. Relieful fundului este accidentat cu numeroase depresiuni submarine, cu o creastă mediană în formă de S, ce se întinde din S Islandei până la Ins. Bouvet. Insulele din Oc. A. se împart în: mari de origine continentală (M. Britanie, Irlanda, Newfoundland, Ins. Antile, Falkland) şi mici, în general de origine vulcanică (Bermude, Azore, Canare, Ascension ş.a.). Mările bazinului Oc. A. sunt în parte continentale (M. Mediterană, M. Neagră, M. Baltică), iar altele interinsulare (M. Caraibilor, M. Egee) şi de bordură (M. Baffin, M. Weddel). Un loc aparte ocupă M. Sargasselor, fără ţărmuri, situată în NE Arh. Antilelor. Temp. apei la Ecuator este de cca + 28°C, iar la latitudinile înalte se formează câmpuri de gheaţă. În N Oc. A., sloiurile de gheaţă şi numeroase aisberguri formate în Oc. Arctic şi mările Groenlandei şi Baffin sunt purtate în largul oceanului, ajungând până la 40° şi chiar 31° lat N. În sudul Oc. A. aisbergurile se formează la ţărmurile Antarctidei şi ajung la cca 35°–40° lat. S. În Oc. A. mareele dominante sunt semidiurne, iar unele sunt diurne sau mixte. Ampl. mareei variază de la o zonă la alta; atinge cota maximă de 18 m (G. Fundy), 13 m (G. Frobischer Ins. Baffin), 8 m (estuarul Amazoanelor), iar în alte zone atinge doar 0,3–2,2 m. Salinitatea este maximă la tropice (38‰), unde evaporarea este foarte mare; la Ecuator din cauza ploilor abundente scade (35‰) şi de asemenea coboară la latitudinile temperate (32–33‰), la lat .polare creşte uşor (34‰). Pr. curenţi care brăzdează Oc. A. sunt: Golfstrom (Gulf Stream), Groenlandei, Labrador, Ecuatoriali de N şi S, Benguelei, Austral. Flora din ocean este mai variată în zonele calde dar mai redusă cantitativ decât în zonele reci. În adâncime, flora se dezvoltă până la 100 m. Fauna este răspândită pe toată adâncimea stratului de apă şi este de asemenea mai bogată în specii în zona caldă atingând câteva zeci de mii iar în zonele reci ajunge la cca 1000. Bazinul Oc. A. concentrează o mare parte a traficului comercial mondial, având linii de transport maritime şi aeriene care leagă toate continentele. Pe ţărmurile oceanului şi ale mărilor adiacente se află unele din cele mai mari porturi şi aeroporturi ale lumii. Apele Oc. A., ale M. Mediterane şi ale altor mări adiacente au fost în decursul secolelor, începând cu antichitatea, teatrul unor mari confruntări navale pentru supremaţia pe mare, care au culminat în cele două războaie mondiale, atingând apogeul în al doilea RM; *v.* Bătălia Atlanticului.

ATLANTICULUI, Bătălia ~ *ist., mil.* Denumire dată în general confruntărilor militare de mare amploare, desfăşurate în al doilea RM (1939–1945) în apele Oc. Atlantic şi cele adiacente acestuia (Oc. Îngheţat de Nord, M. Mediterană), între forţele aero-navale ale Axei (în special Germania) şi cele aliate (în principal M. Britanie şi SUA). Obiectivul strategic al B.A. declanşată de Germania a urmărit întreruperea transporturilor maritime, vitale pentru aliaţi pe acest TOM şi scoaterea din luptă a Angliei prin presiune militară, economică şi morală. În această bătălie hotărâtoare pentru desfăşurarea de ansamblu a războiului, beligeranţii au angajat puternice forţe navale de suprafaţă şi submarine, aviaţie (maritimă şi terestră), precum şi cele mai noi tipuri de arme şi mijloace tehnice produse la data respectivă. Pierderile beligeranţilor în această încleştare au fost pe măsura scopului urmărit şi a uriaşelor forţe angajate în luptă, între care un rol principal l-au avut submarinele. Aliaţii au pierdut 5150 nave de transport (peste 21,6 mil. trb.) scufundate din care 68% (16,7 mil. trb.) de către submarine, 7% (1,5 mil. trb.) de către navele de suprafaţă (de război şi corsare), 19% (3,9 mil. TRB.) de către aviaţie şi 6% (1,4 mil. TRB.) de către minele marine germane. În ce priveşte navele de război, germanii au pierdut 789 Sm. din cele 1157 angajate. Acestor pierderi se adaugă cele ale navelor de suprafaţă ale beligeranţilor (peste 200 unităţi) incluzând PA, NL, Cr, Ds, Cr. aux. etc. Bătălia Atlanticului a fost însoţită de o competiţie ştiinţifică şi tehnică aplicată în domeniul militar la care au contribuit ambele părţi: hidrolocaţia precisă, radarul pe unde centimetrice, grenadele ASm reactive, goniometria de precizie, PA de escortă etc., din partea aliaţilor; minele magnetice, torpile cu cap căutător sau traiectorie spiraliformă, dispozitiv de navigaţie sub apă cu motoarele termice (Snorkel), noi tipuri de Sm. etc., din partea germană. Au fost folosite şi noi procedee tactice: haita de Sm. grupările de căutare-lovire, aviaţia antisubmarină etc. Bătălia a avut iniţial o evoluţie favorabilă pentru puterile Axei, atingând punctul de vârf către jum. anului 1943. De la această dată superioritatea tehnică şi materială a Aliaţilor şi-a spus cuvântul. Tonajul distrus a început să scadă constant cu toate eforturile Germaniei de a stopa această situaţie, devenind nesemnificativ în 1944. Acesta a fost momentul de cotitură al B.A., când a devenit posibilă invadarea Europei de *V.* de către trupele aliate (iunie 1944), în condiţiile înfrângerilor suferite de germani pe

frontul de Est.

ATLANTIDA (*gr.* Atlantis) Conform unei legende greceşti străvechi, ar fi existat în Oc. Atlantic o uriaşă şi bogată insulă (la V de Str. Gibraltar), populată de puternicele triburi ale atlanţilor care se războiau cu cele din Atica. În urma unui cutremur catastrofal care a avut loc cu 10 mii de ani în urmă, A. a dispărut sub valurile oceanului. Încercările de a elucida dacă A. a existat în realitate s-au făcut de către savanţi în trecut şi se fac şi astăzi fără a se ajunge la un rezultat cert. Singura sursă de informare o constituie o lucrare a filozofului grec Platon, care face trimitere la străstrămoşul său Solon, care a aflat despre A. de la nişte preoţi egipteni.

„ATLANTIS" *ist* **1.** Crucişător auxiliar german, care a acţionat pe căile de comunicaţii maritime în al doilea RM În 613 zile de acţiune, a scufundat 22 nave de transport adverse cu un deplasament total de 145 mii t. Descoperit de Cr G britanic „Devonshire", a fost obligat, după o scurtă luptă, să se sabordeze. Echipajul s-a salvat cu ambarcaţiunile proprii în condiţii deosebit de grele, fiind recuperat cu ajutorul Sm U-129 şi al 4 Sm. italiene, ajungând la St. Nazaire (Franţa). **2.** „A II", Navă de cercetare a spaţiilor maritime (SUA) cu un deplasament de 2200 t; a executat lucrări în cadrul anului geofizic internaţional în Oc. Atlantic (1957–1958).

ATLAS Lucrare cartografică editată sub formă de album, carte sau mapă cu hărţi, planşe ş.a. În funcţie de conţinut, A. poate fi geografic, sideral, maritim, oceanic, fluvial, istoric etc.

ATLAS DE CURENŢI *oc.* Colecţie de hărţi cuprinzând curenţii marini permanenţi sau de maree, în diferite anotimpuri sau luni.

ATLAS DE GHEŢURI *oc.* Colecţie de hărţi cuprinzând zonele de mare acoperite de gheţuri în diferite anotimpuri sau luni.

ATLAS DE MAREE *oc.* Colecţie de hărţi indicând curenţii de maree la anumite ore, epoci etc.

ATOL Insulă de corali în formă de inel închis sau deschis în jurul unei suprafeţe de apă, denumită lagună.

Atol

ATRACŢIA BĂILOR Deviere a navei către interiorul unei băi din cauza contracurentului.

ATRACŢIE LOCALĂ Anomalie a câmpului magnetic terestru, care perturbă compasul magnetic al navei.

ATRIA Steaua nautică α Triangulis Australis (Triunghiul Austral), mărimea 1,9.

AŢĂ Dâră de spumă albă, paralelă cu direcţia vântului, care se formează la vânturi de forţa 7–10 pe scara Beaufort.

AŢĂ DE GRANDEE Sfoară răsucită din mai multe aţe de vele servind la coaserea grandeei. Înainte de întrebuinţare se ceruieşte.

AŢĂ DE VELE Sfoară din două sau mai multe fire de cânepă sau de in de cea mai bună calitate, servind la coaserea velelor şi la patronarea capetelor de saulă.

AŢĂ PESCĂREASCĂ *pesc.* Aţă de bumbac sau de in de grosimi diferite din care se împletesc plasele de pescuit.

AUCKLAND Important port şi BMM din Noua Zeelandă, cu cca 550 mii loc., situat pe istmul Ins. de Nord, între bazinele portuare Waitemata Harbour (E) şi Manukan Harbour (V). Portul este protejat împotriva vânturilor de insule. Bazinul portuar destinat exporturilor se află în G. Hauraki cu ad. de 25–27 m, unde pot acosta nave cu un pescaj de 12 m. Bazinul de V Manukan Harbour se foloseşte cu precădere pentru navele de cabotaj. Lung. frontului de cheuri a portului: 7 km cu ad. de 10,6–13 m. Traficul anual cca 7 mil. t. Import: petrol, maşini, îngrăşăminte; export: lână, produse animaliere. Şantierele de construcţii şi rep. navale dispun de un doc uscat, 2 cale şi ateliere. BMM asigură bazarea navelor flotei neozeelandeze şi reparaţia incl. Cr.

„AUDACITY" *ist.* Primul portavion de escortă britanic, amenajat dintr-un cargou german (ex. „Hannover") capturat la începutul celui de-al doilea RM. A participat la apărarea convoaielor aliate în Oc. Atlantic. Apariţia navelor de tip „A" a adus progrese însemnate în tehnica şi tactica ASm. A fost scufundat de Sm. german U-751 în Atlanticul de Nord, în timpul luptei ce s-a desfăşurat în jurul convoiului HG 76. Atacat timp de 9 zile de o haită de Sm germane (11 Sm.) , datorită prezenţei în luptă a avioanelor de pe „A", pierderile convoiului s-au limitat la 3 nave. Caracteristici: depl. 5572 t, vit. 15 Nd, 6 avioane Grumman.

AURELIAN, Petre S. (1833–1909). Economist, acad. prof. univ. şi ministru al Lucrărilor Publice (1896–1897). A militat activ pentru independenţa şi industrializarea ţării şi în acest cadru pentru o navigaţie autohtonă şi înfiinţarea de societăţi proprii de navigaţie comercială maritimă şi fluvială. Roadele acestei activităţi s-au reflectat în înfiinţarea NFR (1890) şi SMR (1895). Lucrări în domeniu: **Înfiinţarea unei societăţi naţionale de navigaţiune** (1877); **Situaţia economică a României din punct de vedere al căilor de comunicaţie.**

AURIC *v.* greement auric şi velă aurică.

AURICĂ Velă care se prinde numai pe o latură a catargului.

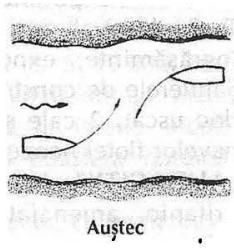
AURIGA Constelaţia Vizitiul, având steaua nautică Capella.

„AURORA" *ist.* Remorcher (ex. Basilisk, ex. Aurore), fost remorcher în flota austro-ungară, transferat României (1922) în contul datoriilor de război. A fost achiziţionat de Societatea Română Dunăreană (SRD), care l-a folosit ca remorcher şi ca navă de pasageri. Construit la Taranto (1909); caracteristici: depl. 237 t; dim. 49,05 × 7,92 × 2,20 m; două elici; maşină triplă expansiune 500 CP; vit. 21,6 Nd. Rechiziţionat de Marina Militară

(1939), reamenajat ca puitor de mine şi armat cu 2 mitr. AA de 13,2 mm. şi o instalaţie de lansare pentru 40 mine. Încadrat în secţia puitoare de mine a Forţei Navale Maritime (FNM), a participat în al doilea RM la instalarea barajelor de mine în zona Sulina în perioada de tensiune legată de cedarea Basarabiei (29 iun.–3 iul. 1940) şi la completarea acestora în perioada premergătoare războiului (10–11 ian. 1941). După începerea acţiunilor militare A. a mai instalat un baraj de mine de fund, la intrarea pe braţul Sulina, pe care astfel l-a închis. Avariată într-un bombardament aerian la Sulina şi introdusă în reparaţii la şantierul mobil de la Mm 13, a fost distrusă la 15 iul. 1941 de un alt bombardament al aviaţiei sovietice după ce a primit 4 lovituri în plin. A.

AUSTRAL, Curentul – *v.* **1.** curentul Vânturilor de Vest. **2.** De sud, din emisfera sudică.

AUŞTEC *fl.* Întâlnirea între două convoaie sau două nave care înaintează pe un curs de apă, în sensuri opuse, arătându-şi reciproc tribordul în loc de babord, cum se întâmplă în mod normal. A. se semnalizează la tribord, noaptea printr-o lumină albă intermitentă, iar ziua agitând un pavilion de culoare albastră.


Aușteс

AUTOGRAF 1. Aparat care înregistrează grafic imersiunea şi înclinarea torpilei, în drumul către ţintă. **2.** A. înregistrând procesul lansării unei mine sau imersiunea drăgii şi a elementelor sale. A. se întrebuinţează pe timpul exerciţiilor de lansare a torpilelor, de minare şi dragaj, pentru verificarea funcţionării armei respective.

AUTOMATICĂ NAVALĂ Ramură a automaticii care se ocupă cu studiul elementelor şi al sistemelor automate sau automatizate de la bordul navelor.

„AUTOMEDEON" *ist.* Navă curier engleză, capturată de flota germană după începerea ostilităţilor în al doilea RM. Captură extrem de valoroasă pentru germani, care au găsit la bordul navei documente deosebit de importante: cifrurile Royal Navy şi alte documente privind organizarea navigaţiei de război şi drumurile urmate de convoaiele aliate.

AUTOMOTOR *nav.* Navă fluvială pentru transportul de mărfuri generale, în vrac, solide sau lichide. Capacitate de transport până la 2000–2200 t; până la 100 m lungime şi pescaje corespunzătoare căilor pe care navigă. Propulsia asigurată de elice acţionată de motoare. Unele A. pot face remorcaje, fiind echipate corespunzător. *sin.* Şlep motor.

AUTONOMIE *mil.* Capacitatea navelor de a naviga un anumit interval de timp fără a intra în port pentru refacerea plinurilor. Este o caracteristică de bază în definirea calităţilor tehnico-tactice ale navei şi se stabileşte încă din faza de proiectare a acesteia. Depinde de tipul navei, de rezervele de combustibil, apă, hrană etc. şi de rezistenţa echipajului.

AUTORITATE PORTUARĂ *MC* Organ portuar (căpităne de port, vamă, punct de frontieră etc.) autorizat prin lege să ia măsuri şi să emită dispoziţii legale obligatorii referitoare la navigaţia în zona portului, la vamă, la frontieră, măsuri sanitare etc.

AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ (ANR) Organ tehnic de specialitate înfiinţată prin fuziunea Inspectoratului Navigaţiei Civile şi a Regiei Autonome „Registrul Naval Român", potrivit Ordonanţei Guvernamentale nr. 42/1997 prin care preia toate drepturile şi obligaţiile celor două instituţii care se desfiinţează. Urmăreşte îmbunătăţirea serviciilor în conformitate cu cerinţele naţionale şi internaţionale în domeniul navigaţiei civile şi al exploatării portuare, în vederea promovării celor mai înalte standarde de siguranţă a navelor, echipajelor, pasagerilor şi mărfurilor, precum şi protecţia mediului împotriva poluării. Are sediul în incinta portului Constanţa.

AUXILIAR Mecanic la maşinile auxiliare ale navei.

AUXILIARE Ansamblul maşinilor, pompelor etc. care asigură funcţionarea maşinilor principale de propulsie ale navei sau care îndeplinesc alte funcţiuni.

AVAL *fl.* Poziţie a unui punct de pe un curs de apă sau de pe malul acestuia, situat mai jos (către vărsare), în raport cu un alt punct de pe acelaşi curs de apă.

AVANGARDĂ *mil.* Unitate de nave de luptă care se deplasează în faţa dispozitivului de marş (luptă) a grupării principale cu misiunea de a împiedica atacul prin surprindere al inamicului şi a crea condiţii favorabile atacului forţelor proprii.

AVANPORT Suprafaţă de apă înaintea intrării în port, apărată natural sau prin construcţii hidrotehnice împotriva valurilor şi vânturilor. A. este folosit de nave pentru staţionare până în momentul în care se primeşte permisiunea de a intra în port.

AVANS 1. Interval de timp cu care cronometrul devansează ora exactă. **2.** Interval de timp cu care ora mareei înalte precede uneori culminaţia Lunii.

AVANTAJUL VÂNTULUI *ist.* Avantaj al unei nave sau formaţii de nave cu vele de a se găsi în vântul inamicului, ceea ce îi permitea să aleagă momentul declanşării atacului.

AVARIE 1. Stricăciune produsă navei sau instalaţiilor de bord, cu consecinţe grave asupra capacităţii de luptă, de transport etc. **2.** *MC* Pagube suferite de navă ori de caric sau cheltuială excepţională făcută de o navă comercială în vederea salvării sale şi a caricului. A. poate fi suportată de navă (**A. particulară**) sau de toţi participanţii la expediţia maritimă (**A. comună**).

AVARIE COMUNĂ *MC* Sacrificiu extraordinar sau cheltuieli extraordinare făcute de către comandant în mod intenţional şi raţional pentru salvarea comună a navei şi încărcăturii de la un pericol care le ameninţă. Elementele A.C. sunt: sacrificiul să fie făcut cu intenţie, scopul să fie salvarea navei şi mărfii de la o primejdie comună, sacrificiul să fie real şi absolut necesar. Sacrificarea unei părţi din averea aflată în pericol ca şi cheltuielile ce compun A.C. se suportă de bunurile salvate cât şi de cele sacrificate în proporţie cu valoarea lor netă. De regulă, în conosament sau charter party, se prevăd clauze de reglementare a A.C. *v.* Regulile York-Anvers.

AVÂNTARE Porţiune a navei în afara perpendicularei prova (**A. prova**) sau în afara perpendicularei pupa (**A. pupa**).

AVERTISMENT Indicaţie înscrisă pe hărţile marine pentru a preveni asupra unor eventuale inexactităţi ale acestora sau asupra unor date variabile (de ex., adâncimile la gurile fluviilor).

AVERTISMENT DE FURTUNĂ *MN* Anunţarea unui vânt de cel puţin forţa 7 (aproape furtună), după scara Beaufort. Se comunică prin radio şi optic, prin semnale de furtună.

AVERTISMENT DE GHEŢURI *nav.* Mesaj radio transmis de nave ori de câte ori observă în drumul lor câmpuri de gheaţă sau aisberguri. Se adresează staţiilor de radio costiere şi navelor din zonă, indicând punctul navei, ora (în timp mediu la Greenwich), direcţia şi distanţa aproximativă a gheţurilor observate faţă de navă, direcţia şi forţa vântului.

AVERTIZOR AUTOMAT DE INCENDIU Mecanism din instalaţia de detectare a incendiilor, care se declanşează automat la izbucnirea unui incendiu într-unul din compartimentele navei. *sin.* detector de incendiu.

AVIAŢIE AMBARCATĂ *mil.* Aviaţie bazată pe portavioane şi portelicoptere, care include avioane de vânătoare, vânătoare-bombardament, avioane şi elicoptere antisubmarine etc., constituind principala forţă de lovire a acestora.

AVIAŢIE ANTISUBMARINĂ *mil.* Categorie de aviaţie maritimă compusă din avioane, hidroavioane şi elicoptere specializate în căutarea şi distrugerea submarinelor inamice. Începând cu sec. XX s-au folosit în acelaşi scop, în primul rând de către germani, baloane (dirijabile).

AVIAŢIE MARITIMĂ *mil.* Aviaţie din compunerea marinei militare specializată în acţiuni de luptă pe mare şi în zona litoralului. După locul de bazare al avioanelor şi elicopterelor distingem A.M. bazată în zona de litoral şi A.M. bazată pe nave, în special pe portavioane şi portelicoptere (aviaţie ambarcată).

AVIAŢIE MINERO-TORPILOARE *mil.* Categorie de aviaţie maritimă înzestrată cu avioane specializate pentru atacarea cu torpila a navelor inamice, executarea minărilor ofensive ş.a. La această categorie de aviaţie aflată în înzestrarea unor flote încă din primul RM s-a renunţat prin anii 70 (sec. XX), funcţiile ei fiind preluate de aviaţia purtătoare de bombe şi rachete, aviaţia de asalt şi antisubmarină, mult mai eficiente.

AVILES Oraş-port în N Spaniei (prov. Asturia). Situat la vărsarea Fl. Aviles în G. Biscaya. Cca 30 mii loc. Renumit pentru exportul de cărbune din Asturia. Uzine metalurgice, chimice. Trafic anual cca 10 mil. t. Pescuit. Şantier de reparaţii navale.

AVION FĂRĂ PILOT *mil.* Aparat de zbor dirijat automat după un program sau de către un operator de la PC. Este folosit pentru bruiajul staţiilor de radiolocaţie inamice, cercetare, imitarea unor acţiuni de luptă ş.a. Lansarea se face de la uscat, de pe nave sau avioane.

AVIOR Steaua nautică ε Carinae (Chila), mărimea 1.

AVIZ *MC* Înştiinţare prevăzută în contractul de navlosire, indicând data probabilă la care nava va sosi în portul de încărcare sau descărcare.

AVIZ MEDICAL *MC* Aviz conţinând prescripţii medicale, transmis de unele staţii de radio costiere navelor care nu au medic la bord. Mesajul prin care se cere un aviz medical va fi precedat de semnalul de urgenţă şi semnat de comandantul navei.

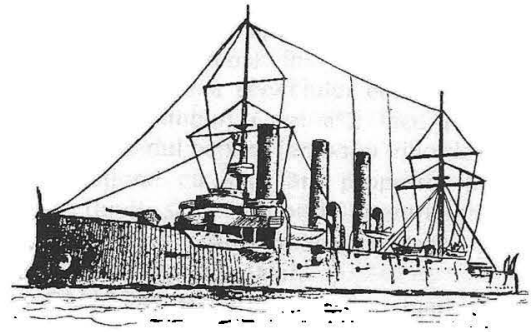
AVIZ NAVIGATORILOR **1.** Înştiinţare adresată navigatorilor, indicând modificări ale hărţilor, cărţilor - pilot, cărţilor de faruri şi altor documente nautice, precum şi diverse interdicţii temporare de navigaţie; *sin.* aviz pentru navigatori. **2. A. radio** A. navigatorilor care, datorită caracterului urgent, se transmite prin radio după un anumit procedeu şi la o anumită oră, înainte de a fi inclus în broşura cu avize pentru navigatori.

AVIZAREA PLECĂRII NAVEI *MC* Avizarea pe care comandantul navei o trimite navlositorului înainte de plecarea acesteia în cursă.

AVIZO (*fr.* Aviso) *mil.* Navă militară rapidă cu deplasament până la 2000 t şi armament uşor, destinată să execute escortă, cercetare, protecţia pescuitului, reprezentare etc. Dim.:103 m × 11 m × 3,8 m; vit. 20–25 Nd; unul–patru tunuri de 100–120 mm, două–opt tunuri AA de 37–80 mm, un aruncător de grenade ASm. cuadruplu de 305 mm, două aparate lanstorpile triple, un elicopter.

AVODIRÉ *v.* acaju.

„AVRORA" *ist.* Crucişător rusesc construit la Petrograd şi intrat în serviciu în 1903. Depl. 6730 t; vit. 20 Nd; tunuri: XIV × 152 mm; IV × 76 mm; echipaj 578 oameni. A participat la războiul ruso-japonez (1904–1905), în bătălia de la Tsushima şi la primul RM (1914–1917). A devenit celebru datorită faptului că echipajul său, trecut de partea revoluţiei socialiste, a



„Avrora"

tras în ziua de 25 oct. 1917 asupra Palatului de Iarnă din Petrograd salva de artilerie care a marcat începutul acesteia şi schimbările istorice care au urmat. A participat în al doilea RM la apărarea Leningradului. În 1948 „A" a fost ancorat pe Fl. Neva în apropierea Palatului de Iarnă, fiind declarat monument istoric.

AXA LUMII *v.* sfera cerească, *sin.* Axa Universului.

AXA MAGNETICĂ *nav.* Linia imaginară ce trece prin punctele de pe suprafaţa terestră unde forţa magnetică este maximă (poli magnetici). Polul N magnetic a fost

descoperit de R. Amundsen în expediția dintre anii 1903–1905, iar polul S magnetic de către Shackleton în expediția din anii 1907–1909. Poziția acestor poli este într-o continuă mișcare, iar la data descoperirii aveau următoarele coordonate: polul N magnetic în punctul $\varphi = 70^{\circ}$ N și $\lambda = 9^{\circ}$ V; iar polul S magnetic $\varphi = 7^{\circ}$ S și $\lambda = 154^{\circ}$E.

AXA PASEI DE NAVIGAȚIE *mil.* Linie ce trece prin mijlocul unei pase de navigație, reprezentând drumul navigabil.

AXA ȘENALULUI NAVIGABIL Linie ce trece prin mijlocul unui șenal navigabil și care corespunde, de regulă, adâncimilor optime pentru navigație.

AXA TERESTRĂ *nav.* Linia imaginară care trece prin polii tereștri și centrul Pământului, în jurul căreia Pământul se rotește în sens direct (de la V la E). *sin.* Axa polilor.

AXIOMETRU Aparat compus dintr-un sector de cerc gradat în puncte (de la 0 la 30 în fiecare bord) și un indice aflat în fața timonierului și care arată unghiul de cârmă pus de acesta; *v.* și indicator de unghi de cârmă.

AXUL CÂRMEI *v.* cârmă.

AXUL NAVEI Intersecția planului diametral longitudinal, cu un plan orizontal. ◆ „În ax". În planul diametral sau paralel cu acest plan.

AZIMUT Arcul de orizont cuprins între Nordul adevărat, magnetic sau compas și direcția spre un obiect, contat în sensul acelor unui ceasornic, de la 000° (Nord) la 359° (astronomii îl contează de la Sud).

AZIMUT NECUNOSCUT Metodă de determinare a deviațiilor compasului magnetic, constând din comparația relevmentului compas la un obiect cu relevmentul adevărat aproximativ al aceluiași obiect. Eroarea fiind constantă pentru toate relevmentele, curba deviației va fi deplasată cu o cantitate constantă, care se poate determina ținând seama că suma algebrică a deviațiilor trebuie să fie egală cu zero. Metoda nu poate fi aplicată dacă există o eroare a liniei de credință.

AZORE, Insulele ~ Arhipelag portughez de origine vulcanică în Oc. Atlantic situat la 1770 km Vest de Gibraltar. Este format din 9 insule mari (mai importante Sao Miguel, Terceira, Pico), cu o suprafață de 2,3 mii km² și o populație de peste 360 mii locuitori. Porturi: Ponta Delgada, Angra do Heroismo și Horta. Climă subtropicală. Culturi de viță de vie, citrice, ceai, tutun ș.a. Bază principală pentru liniile aeriene transatlantice și nod de comunicații intercontinentale. În regiunea Ins. Azore se găsește centrul anticiclonic permanent care condiționează starea vremii în Europa Occidentală și Nordul Africii.

AZOV (*lat.* Palus Maeotis; *gr. ant.* Maiotis limen) **Marea** ~ Mare interioară situată în sudul Ucrainei, între Peninsula Crimeea și coasta Caucazului, fiind legată cu Marea Neagră prin strâmtoarea Kerci. Suprafața 38 000 km². Are adâncimi mici, max. 15 m, fiind situată pe platforma continentală. Apele M. A. sunt mult îndulcite de cele ale fluviilor Don și Kuban. Salinitatea 2–13,8‰. Bogat bazin de pescuit. Porturi principale: Taganrog, Mariupol, Rostov pe Don, Eisk, Berdiansk, legate de mare prin canale. *ist.* Zona M.A. a fost luată în stăpânire de Rusia în urma războiului ruso-turc (1735–1739), prin pacea de la Belgrad.

B

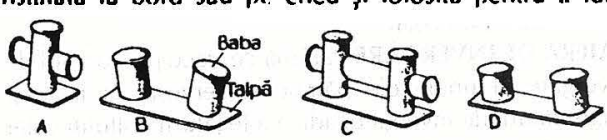
B 1. Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Încarc sau descarc explozivi sau material inflamabil". În unele țări un astfel de pavilion este folosit de multă vreme ca semnal de atac sau de deschidere a focului. Potrivit legendei, la originea semnalului s-ar afla o manta roșie ridicată de Temistocle pe o ramă în lupta de la Salamina (480 î.Hr.). **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic.

„B" *ist.* **1.** (ex. „Brusterort") Dragor auxiliar construit în Germania în 1938 și închiriat României în 1941. A luat parte la dragarea drumului costier Constanța – Odessa – Cherson (1941). La 10 oct. 1941, împreună cu dragoare germane, a intrat într-un câmp de mine și s-a scufundat lovind o mină. Împreună cu nava au căzut la datorie cpt. Filip Nicolae, comandantul Flotilei de dragaj ușor, asp. Apostolescu Paul, comandantul dragorului „B" și 21 marinari. Flotila germană a pierdut nava-bază „Teresia Wallner" și 2 șalupe dragoare. **2.** Canonieră/dragor. Prima denumire românească dată uneia din cele 4 canoniere/dragoare (*v.* „A", „C", „D") construite în Franța la șantierul naval „Lorient" și cumpărate de România în 1920. Ulterior a fost botezată oficial „Sublocotenent Ion Ghiculescu". Luată de flota sovietică în 1944 și restituită României în 1945, când s-a numit DB-1, apoi NDD.

BAADER *pesc.* Mașină specială folosită pe traulere pentru fabricarea fileurilor de pește.

BAB-EL-MANDEB (Bab-el-Mandab) Strâmtoare între Arabia și continentul African, care unește M. Roșie cu Oc. Indian. Lățimea între 17,5 și 25 km. Adâncimea minimă 60 m, cea maximă depășind pe alocuri 200 m. Curenții: cel de suprafață duce apa mai puțin sărată spre M. Roșie și cel de adâncime cu apa mai sărată din M. Roșie în ocean. A devenit azi un adevărat „Gibraltar" al Orientului Mijlociu și Apropiat cu o mare importanță strategică și economică.

BABĂ Piesă masivă de lemn, beton armat sau metal, instalată la bord sau pe cheu și folosită pentru a lua volta parâmelor. Poate fi simplă, dublă, în cruce, cu urechi sau în *V.* (utilizată numai la bord, pentru manevrele curente). B. instalată pe cheu se numește și bolard; *v.* și bici, bintă, biton, pici. **B. de abatere** B. de lemn instalată pe cheu pentru a servi la legarea palancurilor de abatere; *v.* abatere în carenă. **B. de remorcă:** a) B. instalată la pupa unor remorchere în cele două borduri sau B. dublă în cruce la pupa, destinată voltării remorcilor; b) B. de lemn fixată cu o brățară la bancul din prova unei ambarcațiuni la care se ia volta remorcii; *v. fig.* barcă și balenieră.



Babale:
A – cu umeri (în cruce); *B* – în *V*; *C* – dublă cu umeri; *D* – dublă.

Baba de abatere

BABÁ CU MOTOR Tambur instalat, de regulă, pe un perete și acționat de un motor, cu ajutorul căruia se poate vira o parâmă. Se utilizează, în general, la bigile mici; *v. fig.* bigă de perete.

BABAFINCĂ *înv., sin.* zburător (pe bombarde). Avea deasupra o contrababafincă.

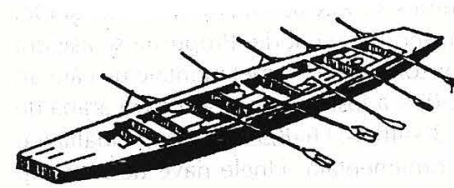
BABAICĂ *fl.* Ramă de barcă cu brațul îngroșat către mâner, în formă de pară, pentru a crea o contragreutate. Se utilizează, de obicei, la lotci sau bărci pescărești; *sin.* opacină, lopată.

BABORD (nu are plural). Partea din stânga a unei nave sau ambarcațiuni privită de la pupa spre prova și direcția în spațiu corespunzătoare acestei părți; pentru evitarea confuziilor, în comenzile la cârmă nu se spune babord (respectiv tribord), ci stânga (respectiv dreapta), „B. înainte/înapoi, opriți!" Comandă ce se dă marinarilor din armamentul bărcii, care ramează la B. pentru a rama înainte sau înapoi ori pentru a opri.

BABORDEZ (*fr.*-babordais) *înv.* Marinar care, în sistemul de organizare a serviciului echipajului unei nave pe două schimburi („doimi"), face parte din doimea numită bordul babord (*antonim* tribordez).

BAC Ambarcațiune cu sau fără propulsie proprie, folosită pe fluvii sau în porturi pentru trecerea oamenilor, vehiculelor sau diferitelor materiale de pe un mal pe altul; *v.* pod umblător.

BAC DE CANOTAJ *spt.* Ambarcațiune foarte lată și stabilă construită special pentru antrenarea canotorilor


Bac de canotaj

la vâslit. Amenajarea interioară este asemănătoare cu cea a ambarcațiunilor de concurs. Este instalată și fixată în interiorul bazinelor de înot sau pe lângă bazele nautice.

BAC PENTRU TRANSBORDAREA/TRAVERSAREA TEHNICII DE LUPTĂ PESTE APE INTERIOARE Autovehicul universal pentru orice teren. A intrat în serviciu în unele armate din 1993 şi este folosit în acţiunile ofensive ale trupelor de uscat, la trecerea tancurilor peste cursuri de apă, şanţuri etc. În varianta de pod plutitor (bac), utilizează flotoare laterale care se umplu cu aer în aproximativ 5 minute cu ajutorul unor compresoare. Are o greutate de 44 tone şi un motor de 750 CP. În varianta de bac are 34,8 m lungime, iar în cea de pod 23,5 m.

BAFFIN 1. Mare care desparte Ţara lui B. de Ins. Groenlanda. Comunică prin strâmtorile Davis şi Smith cu Oc. Atlantic şi Oc. Îngheţat de Nord. Supr. 869 mii km²; ad. max. 2136 m. Acoperită de gheţuri tot timpul anului, cu excepţia lunilor iul.-sept. Temp. apei iarna 0° C, vara 0° – +5° C, salinitatea 30–32‰. În partea de E se formează aisberguri purtate de curenţi în Oc. Atlantic. Maree semidiurne cu ampl. de 4,2 m. Bogată în peşte. 2. **B. Ţara lui** – Cea mai mare insulă din Arh. Arctic Canadian. Supr. 512 mii km². Climă arctică mai aspră decât în Groenlanda datorită curentului rece Labrador. Întreaga suprafaţă reprezintă un podiş şi pe alocuri munţi; alt. max 3000 m. Vegetaţie de tundră. Populaţie rară, cca 3000 loc (eschimoşi) care se ocupă cu vânatul şi pescuitul. Staţiune de cercetări polare. Denumiri date după numele exploratorului englez X. W. Baffin.

BAFFIN, William (1584–1622) Navigator şi explorator polar englez. A încercat să găsească Pasajul de Nord-Vest din Oc. Atlantic în Oc. Pacific, fără să reuşească. A cercetat G. Hudson (1615). A fost primul navigator care a pătruns prin Str. Davis în marea care-i poartă azi numele (1616), fiind oprit de gheţuri la 76° lat N. A descoperit coasta de *V.* a Groenlandei.

BAGAJ *MC* Obiectele şi efectele personale ale pasagerilor, depozitate fie în cală, în cabină sau în magazia de bagaje a navei. Plata transportului este în general inclusă în preţul biletului de călătorie. Depăşirea greutăţii sau a volumului admis per persoană se plăteşte separat. Obiectele echipajului (sacul marinarului) nu au regim de bagaj. Bagajele încărcate fără conosament nu contribuie la avaria comună dacă sunt salvate. Codul comercial român dă drept la contribuţie (despăgubire) dacă bagajele sunt aruncate în mare sau suferă stricăciuni.

BAGALÁ *ist.* Navă cu vele cu o capacitate de 50–100 t, folosită la începutul sec. XIX pe Fl. Nil, M. Roşie şi Oc. Indian pentru transport şi piraterie. Propulsia se asigura cu două vele trapezoidale (la treime) montate pe câte un arbore. Către 1850 B. a fost descrisă ca o navă arabă de cca 100–400 t, L 30–40 m, l 6–8,5 m, cu pupa înaltă (cu dunetă) şi bogat ornamentată. Unele nave de acest tip erau armate cu până la 50 de tunuri amplasate pe punte şi uneori sub punte. Numele provine din limba marathi din India. *sin.* bagla, baggala.

BAGLÁ *v.* bagalá.

BAGUIO Denumirea unui ciclon în Filipine.

BAHAMAS, Ins. – (Bahama Islands) Arh. în Oc. Atlantic la SE de Pen. Florida, format din 77 de ins. şi numeroase recifuri de corali. Supr. 11,4 mii km²; peste 140 mii loc. Climă tropicală cu o perioadă ploioasă (mai–oct.) şi uragane puternice. Temp. în ian. + 20° C, iul. + 28° C. Culturi de ananas, banane, portocali, trestie de zahăr ş. a. Faună bogată şi foarte variată. Important nod de comunicaţie maritimă şi aeriană. Insule importante: Andros, Great şi Little Abaco. Porturi: Nassau, Freeport. BMM şi BMA ale SUA pe terit. B. închiriate în 1940. *ist.* Descoperit de Cr. Columb în 1492. Colonie britanică din 1893; autoguvernare din 1964.

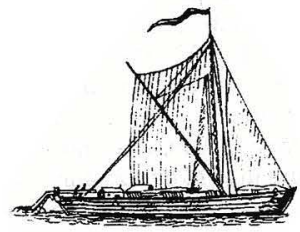
BAHIA BLANCA 1. Golf în Oc. Atlantic pe coasta de SE a Argentinei, la S de Rio de la Plata. Se mai numeşte şi El Rincon. 2. Oraş-port în Argentina situat la Oc. Atlantic pe malul golfului cu acelaşi nume. Complexul portuar se întinde de la gura golfului spre interior cca. 22 km. Docuri uscate şi ateliere de reparaţii pentru nave până la 20 000 t. Important centru comercial al Pampasului. Se exportă produse de carne, morărit, pielărie, cereale, petrol ş. a.

BAHOR Termen de origine slavă folosit de pescarii din Delta Dunării cu sensul de cange, cârlig.

BAHRAIN Arhipelag în G. Persic în apropierea coastelor Pen. Arabia. Se compune dintr-o ins. mare (Bahrain) şi câteva mai mici din care mai importante sunt Al Muharan şi Umm. Supr. 598 km². Cap Al Manamah. Importante zăcăminte de petrol. Rafinării. Culturi de citrice, curmali. Pescuit de perle. Pr. porturi: Mina Sulman, Sitra, Manama. *ist.* Importantă bază pe ruta comercială spre India stăpânită în antichitate de sumerieni, ahemenizi, parţi ş. a. iar din sec VII d.Hr. de arabi iar apoi de portughezi (1521). Emirat arab sub protectorat britanic (1867–1971). Din 14 aug. 1971 este stat independent.

BAIDAC *înv.* Navă puntată, cu un catarg şi vele, lungă de 36–60 m, folosită pe Nipru.

BAIE 1. Intrând al mării în uscat, având o deschidere mai mare decât adâncimea. 2. **B. mică** Intrând al mării în uscat cu o suprafaţă redusă, care oferă condiţii de adăpostire şi staţionare la ancoră a navelor mici.



Baidac

BAIERĂ DE FIRUIALĂ/TRANSFILAJ Saulă cu care se execută firuiala/transfilajul; *v. fig.* firuială.

BAIERĂ DE ÎNFĂŞURARE Saulă cu care se înfăşoară vela strânsă pe vergă.

BAIERĂ DE ÎNVERGARE Parâmă ce trece prin ochiul de învergare al unei vele pătrate şi serveşte la facerea împunăturii de învergare, adică a legăturii colţului velei pe vergă; *v.* şi sachet de învergare.

BAIERĂ DE TERŢAROLĂ Saulă ce trece prin ochiurile de terţarolă de pe marginea de cădere a velei şi serveşte la facerea împunăturii de terţarolă, adică a legăturii care asigură marginea de cădere, când se iau terţarolele; *v.* sachet de terţarolă, terţarolă.

BAIKAL Lac navigabil în partea de S a Siberiei răsăritene în regiunea Irkutsk (Federaţia Rusă), la 455 m alt. Supr.

31,5 mii km², lung 636 km, lățimea med. 48 km, max. 79 km; ad. max. 1742 m. Este cel mai adânc lac de pe glob. În lac se varsă peste 350 de râuri și râulețe. Pr. râuri: Selenga, Barguzin, Angara de Sus. Din lac curge R. Angara de Jos care se varsă în Fl. Enisei. Supr. bazinului lacului 557 mii km². Țărmurile abrupte și crestate în funcție de orientarea lanțurilor de munți formând mai multe G. În lac sunt cca 45 ins. mici. Temp. apei la suprafață + 9 – + 12° C. Flora și fauna bogate și variate. Este navigabil tot timpul anului. Pr. puncte de acostare: Baikal, Listianka (stație de cercetări biologice), Turka ș. a. Turism. Explorarea lacului a început în sec. XVII.

BAJOAIER 1. Perete lateral al unei ecluze. 2. Perete de doc uscat.

BAKIGI CAIGHI *pesc.* Barcă de pescuit cu undițe folosită în Bosfor. Are lungimea de 8–10 m.

BAKU Oraș-port la M. Caspică, capitala Rep. Azerbaidjan. Centrul unei vechi regiuni petrolifere. Cca 1,5 mil. loc. Ocupă un loc de frunte în traficul de produse petroliere spre porturile rusești și iraniene din M. Caspică unde sunt transbordate pe alte mijloace de transport. Industrie chimică, constructoare de mașini, construcții navale, de prelucrare a lemnului, industrie ușoară și alimentară etc. Aeroport. Punct de legătură peste M. Caspică între Caucaz și Asia Centrală.

BAL (de marfă) *MC* Colet relativ mare cu marfă nerigidă (bumbac, lână, iută, sizal, manilă, zdrențe etc) ambalat pentru transport în pânză de sac sau altă țesătură ieftină și rezistentă. Se leagă cu fier balot, sârmă sau sfoară. B. ocupă mai puțin spațiu la stivuire decât obiectele rigide dar mai mult decât cerealele. *sin.* balot, bale.

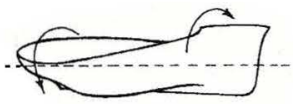
BALABAN, Gheorghe (1923–2003 n. Toderița, Brașov) Comandor. Căpitan de cursă lungă. După absolvirea Liceului „Mihai Viteazul" din Tg. Mureș, a urmat Școala navală din Constanța și Academia Navală din Flensburg, Germania (1941–1944), unde a fost făcut prizonier după ieșirea României din alianța cu statele Axei. Reîntors în țară, a avut o evoluție profesională de excepție în cele mai diverse domenii ale Marinei Militare și comerciale: profesor, șef al catedrei de navigație la Școala Superioară de marină; expert la Căpitănia portului Constanța; CLC pe navele Marinei comerciale. Director tehnic al Flotei maritime NAVROM; inspector-șef la Registrul Naval Român; surveyor (expert) pentru Lloyd și American Bureau of Shipping. Autor al unor valoroase lucrări de specialitate: **Manualul ofițerului de cart, Conducerea navei, Tratat de navigație maritimă** ș.a.

BALAM Ambarcațiune folosită în M. Roșie, care are un catarg cu o velă, iar etrava este înclinată; *sin.* belem.

BALAMA DE CÂRMĂ Balama fixată pe muchia pupa a etamboului și destinată susținerii și rotirii penei cârmei prin intermediul unei piese în formă de cui, denumită jâjână. Se folosește numai la navele mici și la bărci; *v. fig.* cârmă.

BALANDRĂ 1. Barcă filipineză scobită, cu balansier dublu, catargul având o velă cu speteză, ghiu și foc. 2. Barcă peruviană puntată având pupa cu tablou, velă aurică și două focuri. Lungimea bărcii este de 8–10 m.

BALANS Mișcare oscilatorie a navei, care poartă denumirea de ruliu, când oscilațiile au loc în jurul axului longitudinal, și tangaj, când acestea se produc în jurul axului transversal. **B. în opt** reprezintă o combinație de ruliu și tangaj, care solicită puternic nava și provoacă răul de mare cel mai violent.



Balans în opt

BALANSARE 1. Punere în mișcare pentru scurt timp a unei mașini sau a unor mecanisme înainte de plecarea navei, în scopul verificării bunei lor funcționări. 2. Mișcare a sextantului în jurul axului lunetei pentru a da imaginii reflectate a astrului o mișcare circulară și a tangenta arcul descris de astru cu orizontul. B. este necesară pentru a putea lua înălțimea corectă, adică în momentul în care sextantul este vertical. 3. Mișcare de pendulare a sondei de mână pentru a o arunca spre prova pe timpul deplasării navei, astfel încât citirea adâncimii să se facă atunci când saula se află în poziție verticală.

BALANSIER 1. Piesă a unui cronometru care reglează mișcarea acestuia. 2. *v.* pirogă cu balansier.

BALANSINĂ 1. Manevră curentă care susține o vergă, un ghiu sau un pic; *v. fig.* vergă. 2. Manevră curentă cu care se acționează o bigă sau o capră în plan vertical; *v. fig.* bigă. 3. Manevră fixă constituită, de regulă, dintr-un palanc care susține capătul exterior al tangonului, uneori printr-o gură de zmeu; *v. fig.* tangon.

BALARD, Michel (n. 1936 Sucy-en-Brie) Istoric medievist, profesor la Universitatea Sorbona din Paris. A studiat cu precădere istoria maritimă a Genovei, folosind și izvoare românești, inclusiv prin colaborare directă cu specialiști români, cu care ocazie a vizitat România. Printre cele mai valoroase dintre lucrările sale se numără: **La Romanie génoise (XIIe – début du XVe siécle)** – Roma, 1978, **Génes et l'Outre Mer** – Paris, 1980, **La Mer Noire et la Romanie génoise** – Londra, 1989.

BALAST 1. Lest permanent (ciment, fontă etc.) sau temporar (prin introducerea apei de mare în tancurile de B.) **B. curat** B. dintr-un tanc, care, după ultimul transport de hidrocarburi, a fost curățat; astfel, lichidul descărcat în ape curate și calme pe timp frumos nu lasă urme vizibile, nici depuneri sau emulsii de hidrocarburi la suprafața apei sau pe mal. Dacă se instituie un sistem de supraveghere și de control aprobat de administrație, B. este considerat curat chiar dacă lasă urme vizibile pe apă, fără ca totuși conținutul de hidrocarburi să depășească 15 părți la un milion. **B. murdar** B. care conține mai mult de 0,1% produse petroliere. Descărcat în mare, în apropierea coastei, el murdărește apa, plajele și instalațiile portuare, punând în pericol fauna marină. **B. separat** Apă de B. introdusă într-un tanc complet izolat de tubulaturile caricului de hidrocarburi și de combustibil lichid și destinat în exclusivitate transportului de B. sau altor lichide decât hidrocarburi ori substanțe nocive. **Balast uscat** Materiale: nisip, ciment, pietriș, piese de fontă etc. utilizate ca balast fix pe unele nave în vederea îmbunătățirii stabilității sau corectării asietei. 2. Compartiment între corpul extern și

corpul rezistent al submarinelor, care se umple complet cu apă când se intră în imersiune; *v. fig.* submarin.

BALASTARE Operaţiunea de încărcare a balastului la bordul navei.

BALATON (Marea Ungariei) Lac navigabil sărat situat în câmpia cursului mijlociu al Dunării la poalele Munţilor Bakoy şi Vártes la 110 m alt. Supr. 596 km². Ţărmurile în partea de NV a lacului sunt înalte, abrupte şi dantelate, în rest sunt joase, nisipoase şi pe alocuri mlăştinoase. În lac se varsă mai multe râuri. Temp. apei la suprafaţă, vara, + 20° C. Cea mai importantă zonă turistică a Ungariei. Bogat în peşte.

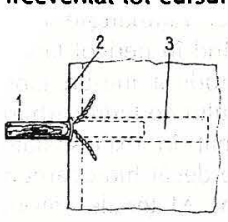
BALBOA Oraş şi BMM a SUA în zona canalului Panama. Situat la intrarea în canal din Oc. Pacific în apropiere de Or. Panama. Cca 6 mii loc. (în afară de militari). Punct terminus al căii ferate de-a lungul canalului Panama.

BALBOA, Vasco Nuñez de ~ (1475–1517) Navigator şi conchistador spaniol. În 1513, străbătând Istmul Panama, a fost primul european care a atins ţărmul Oc. Pacific, pe care l-a numit „marea de sud" şi l-a declarat posesiune spaniolă. A organizat incursiuni de cucerire şi jaf în sudul Istmului Panama. În 1517 a fost acuzat de trădare şi executat.

„BALCIC" *ist.* Cargou mixt dintr-o serie de 4 nave de acelaşi tip („Cavarna", „Mangalia", „Sulina") construite în anii 1939–1940 în Italia (Cantieri Navali Riuniti-Palermo), pentru SMR. Caracteristici: capacit. de încărcare 5650 tdw; dim. 116,3 × 15,5 × 6,6 m; mot. Diesel, vit. 13,5 Nd. Amenajări pt. 16 pasageri Cl I. Posibilitate de transformare în Cr. auxiliar cu II tunuri cal. 120 mm şi IV tunuri AA. Iniţial „B" a navigat pe linia Dunăre-Mediterana Orientală. Surprins de al doilea RM în afara ţării, a fost afretat de Marina italiană pentru transporturi între M. Adriatică şi M. Egee. După ieşirea Italiei din război a fost scufundat de aviaţia germană într-un bombardament asupra portului Split din M. Adriatică (15 oct. 1943).

BALCON Balustradă metalică fixată la prova şi pupa pentru prevenirea căderii peste bord. Se numeşte B. prova sau B. pupa, după locul în care este aşezat.

BALEARE (*sp.* Baleares) Arh. spaniol în V. Mediteranei, situat pe un prag submarin, compus din Ins. Mallorca, Minorca, Ibiza, Formentera, Cabrera. Supr. 5 mii km². Centru ad-tiv: Palma de Mallorca. Relief accidentat şi coaste dantelate. Climă mediteraneană. 480 mii loc. care se ocupă de pescuit, viticultură, pomicultură (măslini), expl. de marmură. Important centru turistic frecventat tot cursul anului.

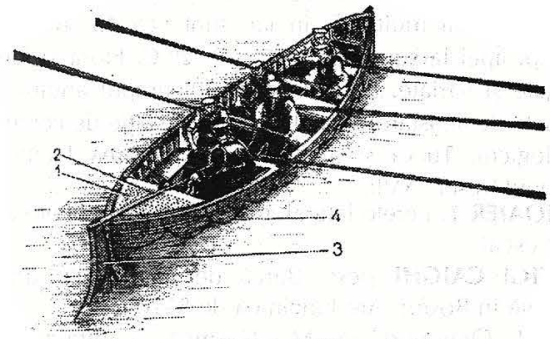


Balenă:
1 – balenă; *2* – velă; *3* – buzunar.

BALENĂ Spetează din lemn sau din material plastic la ambarcaţiunile de sport, fixată într-un buzunar practicat perpendicular pe marginea de cădere a unei vele.

BALENIER Marinar calificat în vânarea balenelor.

BALENIERĂ 1. Ambarcaţiune cu prova şi pupa ascuţite, având întotdeauna un număr de rame fără soţ (de regulă, 5 sau, rareori, 7). B. era folosită adeseori pentru vizite oficiale. Pe B. se practică o ramare specială, denumită ramare la coastă. Velatura constă dintr-un foc, o velă mare la treime şi un bate-pupa sau dintr-un foc şi două vele latine cu antenă. **2.** Ambarcaţiune cu lungimea de cca 9 m şi cu un catarg rabatabil cu o



Balenieră: (1)
1 – grătar; *2* – eche; *3* – cârmă; *4* – ţin-te bine.

velă de aproximativ 15 m², utilizată pentru vânarea balenelor. **3.** Navă autopropulsată, relativ mică, uşor de distins prin pasarela care leagă comanda cu teuga, unde se află un tun port-harpon pentru vânarea balenelor. **B. cu motor** Ambarcaţiune (1) prevăzută cu motor, având, eventual, şi vele, folosită îndeosebi de staţiunile Salvamar. În prezent B.c.M. se construiesc din material plastic întărit cu fibre de sticlă.

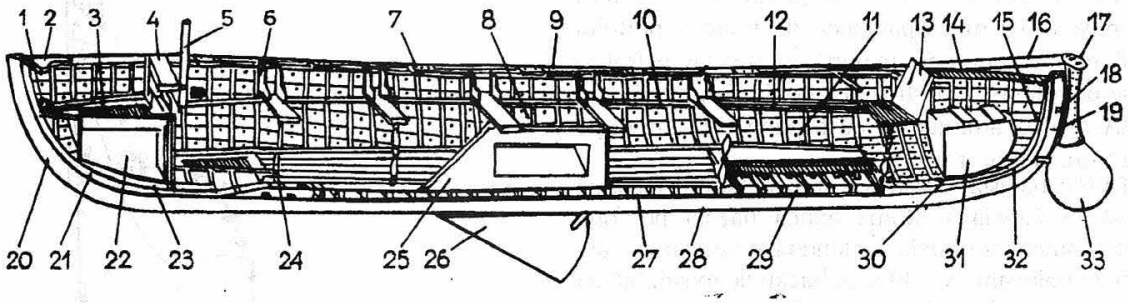
BALI 1. Ins. vulcanică la E de Ins. Java de care este despărţită de str. cu acelaşi nume. Face parte din Arh. Sondele Mici. Supr. 5616 km²; peste 1 milion loc. În nordul insulei se află un lanţ de vulcani activi; alt. max. 3142 m; spre S se întinde o câmpie aluvionară fertilă. Climă tropicală musonică. Păduri tropicale; culturi de orez, tutun, porumb. Creşterea animalelor în special porcine. Oraş pr. Singaraja. **2.** Mare interinsulară din Oc. Pacific între extremitatea de E a Ins. Java şi Ins. indoneziene Bali, Lombok, Sumbawa, Sulawesi şi Madura. Supr. 119 mii km²; ad. max. 1590 m; temp. apei constantă (cca 28° C); salinitatea 33–34‰; maree mixtă cu ampl. p. la 1,7 m. Principalul port Surabaja (Ins. Java).

BALICA, Petre (n. 1934 Baia de Aramă, Mehedinţi) Contraamiral (1990). Absolvent al Şcolii Superioare de Marină promoţia 1957 şi al Academiei Militare (1971). În perioada 1957–1972 a îndeplinit diferite funcţii la bordul navelor MM (VT şi VPR). Între 1972–1984 este profesor la catedra de tactica marinei de la Academia Militară. Ofiţer 1 cu operaţiile în Secţia Marină din MStM (1984–1990). Şef Secţie Marină şi inspector şef pentru MM în Statul Major General (1990–1995). În rezervă din 1995. Membru în Consiliul Director al LNR.

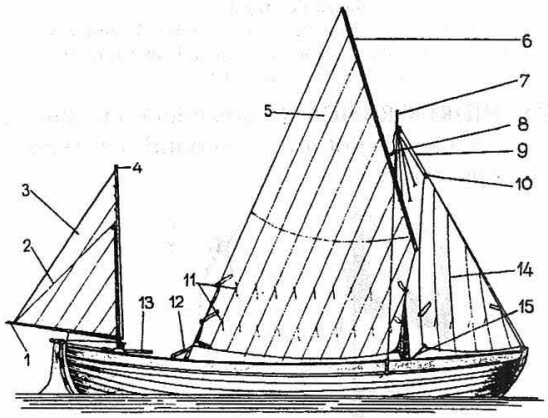
BALIE Recipient din lemn pentru păstrat apă, saula sondei grele făcute colac etc.

BALIK KAYĞI (*tc.*) *pesc.* Barcă de pescuit cu undiţe folosită în Bosfor. Lungimea 8–10 m.

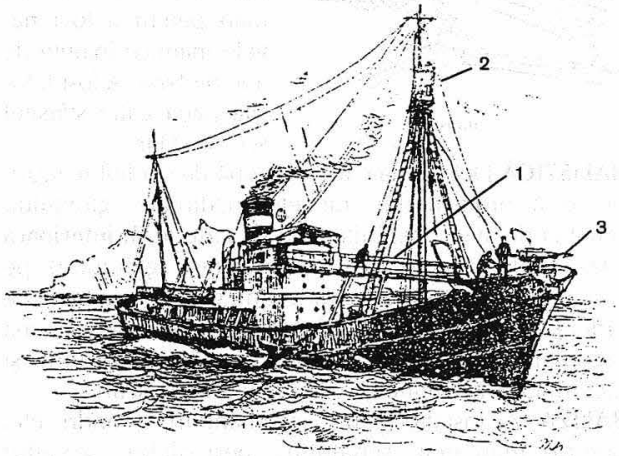
BALIKPAPAN Oraş-port în Indonezia situat pe coasta de E a Ins. Kalimantan (Borneo) la Str. Makasar. Important centru petrolier (rafinărie cu capacitatea de prelucrare



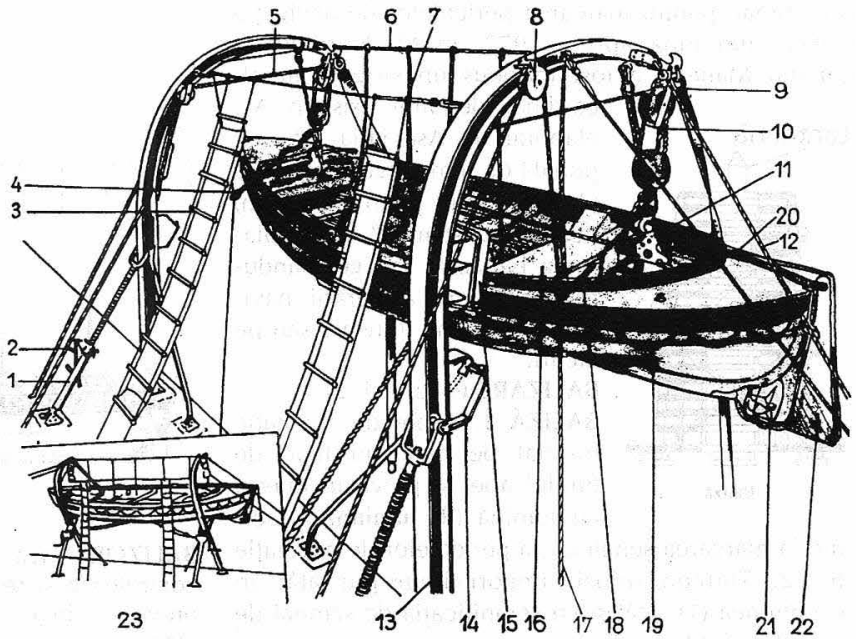
Balenieră (secțiune):
1 – inel prova; *2* – ghirlandă; *3* – grătar; *4* – spate tare pentru babaua de remorcă; *5* – baba de remorcă; *6* – colțar; *7* – locaș de furchet; *8* – crevace; *9* – copastie; *10* – stringher; *11* – camera bărcii; *12* – banchet; *13* – spate; *14* – grătar; *15* – inel pupa; *16* – trotele cârmei; *17* – eche; *18* – balamalele cârmei; *19* – etambou; *20* – etravă; *21* – contraetravă; *22* – cheson de aer prova; *23* – lemn mort prova; *24* – pontil; *25* – cutia derivorului; *26* – derivor; *27* – batură; *28* – chilă; *29* – carlingă; *30* – lemn mort pupa; *31* – cheson de aer pupa; *32* – contraetambou; *33* – pana cârmei.



Balenieră cu vele:
1 – ghiu; *2* – balansină; *3* – bate-pupa; *4* – arbore bate-pupa; *5* – velă mare la treime; *6* – vergă; *7* – arbore mare; *8* – rocarniță; *9* – strai; *10* – funga focului; *11* – sacheți de terțarolă; *12* – școtele velei mari; *13* – eche; *14* – foc; *15* – școta focului.



Balenieră (vânător de balene):
1 – pasarelă; *2* – cuibul corbului; *3* – tun port-harpon.

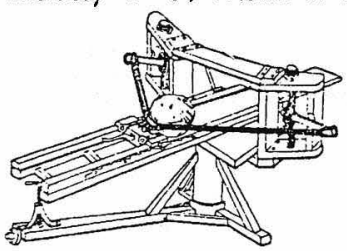


Balenieră cu motor la grui, scoasă:
1 – dispozitiv de scoatere; *2* – manivelă; *3* – scară de pisică; *4* – boț alunecător; *5* – curentul palancului; *6* – strai; *7* – atârnător; *8* – rai deschis; *9* – chingă; *10* – palanc; *11* – cârlig patent; *12* – braț pupa; *13* – gruie; *14* – cavalet cu pernă; *15* – apărătoare; *16* – motor; *17* – parâmă de ruliu; *18* – boț; *19* – țin-te bine; *20* – eche; *21* – elice; *22* – cârmă; *23* – balenieră intrată.

de 2,5 mil. t anual). Cheuri specializate pentru traficul de petrol ce pot fi utilizate şi pentru alte mărfuri. Adâncimea 8–10 m. Capacitatea de trafic a portului 3,6–3,8 mil. t anual. Se exportă în special petrol şi produse petroliere cu destinaţia Japonia şi Australia.

BALIMĂ *fl.* Apă amestecată cu zăpadă care curge pe Dunăre; *sin.* Năboi, zai.

BALISTĂ (*lat.* ballista) Maşină de aruncat folosită ca armă de luptă în Grecia şi Roma antică bazată pe forţa elasticităţii şuviţelor răsucite de tendoane sau păr cu care se aruncau bolovani (cca 30 kg.), bucăţi de metal, butuci îmbrăcaţi în fier, butoaie cu smoală arzândă pentru a dărâma zidurile cetăţilor asediate şi a distruge forţa vie. Distanţa de aruncare 400–800 m. Sau folosit pe navele mari pentru a lovi navele inamice înainte de a le pintena. A fost folosită până către sfârşitul sec. V. d.Hr.

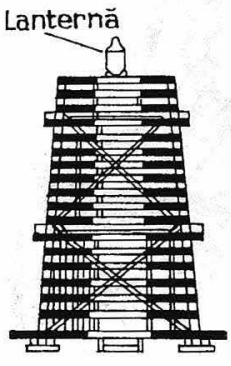


Balistă

BALISTICĂ Disciplină care se ocupă de studiul mişcării libere a proiectilului, rachetei nedirijate, glonţului, bombei de avion nedirijate. Se împarte în **B. interioară** care studiază mişcarea proiectilului (glonţului) pe canalul ţevii sub influenţa presiunii gazelor emanate de arderea pulberii şi **B. exterioară** care studiază mişcarea proiectilului (glonţului, bombei ş.a.) pe traiectorie şi factorii care au influenţă asupra acestei mişcări.

BALIZÁ A instala balize, geamanduri, şcondri etc. pentru marcarea şenalului, pericolelor, zonelor destinate anumitor scopuri.

BALIZAJ **1.** Ansamblu de mijloace de semnalizare şi asigurare a navigaţiei în apropierea coastei, la gura fluviilor sau pe fluvii; pot fi fixe sau plutitoare. Există două sisteme de B.: lateral, pentru marcarea şenalelor şi cardinal, pentru marcarea pericolelor de navigaţie izolate; din luna aprilie 1977, în M. Nordului şi Canalul Mânecii a fost introdus un sistem lateral-cardinal denumit „sistem A", elaborat de Asociaţia internaţională de semnalizări maritime (AISM). Există şi un alt sistem, denumit „sistem B". **2.** Amplasarea balizelor sau geamandurilor necesare asigurării navigaţiei maritime, fluviale sau pe lacuri.

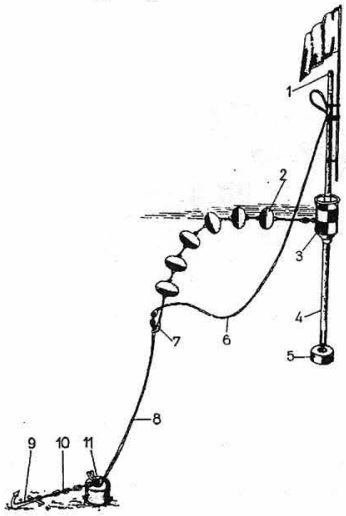


Baliză

BALIZARE *v.* balizaj (2).

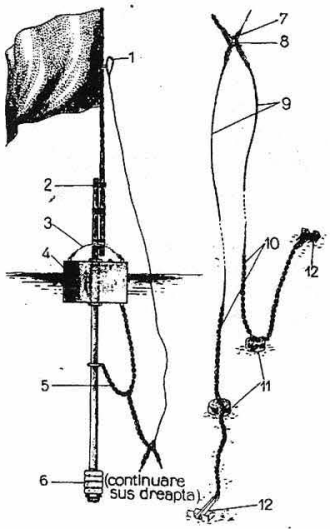
BALIZĂ **1.** Reper de navigaţie instalat pe mal sau fixat de fundul apei şi prevăzut uneori cu lumină (**B. luminoasă**) servind la marcarea şenalelor, a pericolelor de navigaţie etc. **2.** Termen folosit uneori impropiu atât în accepţiunea (1) , cât şi cu semnificaţia de semnal de navigaţie plutitoare.

BALIZĂ DE DRAGAJ Geamandură cu baston în vârful căruia se află un pavilion sau alt semn, destinată marcării paselor dragate şi altor lucrări de dragaj.

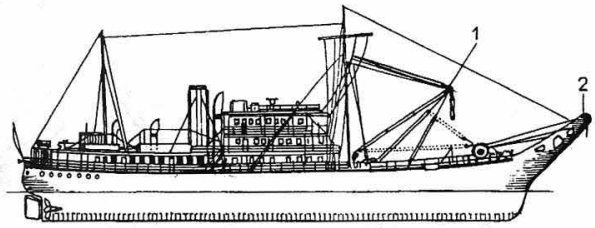


Baliză de dragaj:
1 – felinar; *2* – flotoare; *3* – geamandură; *4* – şcondru; *5* – lest; *6* – parâmă de recuperare; *7* – cheie alunecătoare; *8* – sârmă de ancorare; *9* – ancoră; *10* – lanţ; *11* – scufundător.

BALIZĂ HIDROGRAFICĂ Geamandură cu structură metalică deasupra flotorului, servind ca reper la lucrările hidrografice.



Baliză hidrografică:
1 – ochi de recuperare; *2* – legătură; *3* – zbir de ridicare; *4* – geamandură; *5* – labă de gâscă; *6* – lest; *7* – cârlig de papagal; *8* – inel; *9* – sârmă de ancorare; *10* – lanţ de ancorare; *11* – scufundător; *12* – ancore.



Balizor:
1 – bigă; *2* – fălci.

BALIZOR Navă cu ajutorul căreia se instalează, se controlează şi se întreţine balizajul. Este prevăzută la prova cu bigi puternice şi cu grui cu fălci pentru manevra geamandurilor.

BALL, table ~ Table de înălțimi prin inspecție. Primele table de acest fel au apărut în 1907. Înălțimile au fost calculate prin metoda semiversus. Azimutul se calcula cu ajutorul formulei:

$$\sin z = \frac{\sec\varphi \times \Delta h \text{ (pentru 8m)}}{120}$$

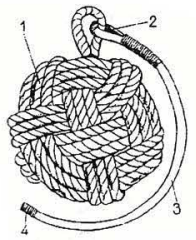
, în care φ este latitudinea, iar h–înălțimea astrului.

BALLAHU Goeletă folosită în Insulele Bermude și în Indiile de Vest.

BALOK Ambarcațiune malaieziană utilizată în Insulele Sunda, având unul-două catarge cu vele la treime. Lungimea ambarcațiunii este de 10 m.

BALON Velă triunghiulară, mai mare ca focul, folosită la ambarcațiunile de regate.

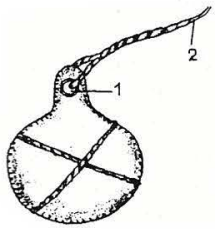
BALON DE ACOSTARE Împletitură de parâmă având, de regulă, formă sferică; este umplută cu plută și manevrată cu o barbetă, fiind folosită pentru apărarea bordajului și atenuarea șocului în momentul acostării sau al plecării de la o altă navă ori de la cheu, precum și pe timpul staționării. **B. d. A. cu turban** Balon cu învelișul format dintr-o împletitură în formă de turban.



Balon cu turban:
1 – turban; *2* – ochi înfășurat; *3* – barbetă; *4* – patronare.

BALON DE RIDICARE Balon impermeabil utilizat la ridicarea (ranfluarea) navelor scufundate. Coborât sub apă și legat de epavă, balonul este umplut cu aer, antrenând nava către suprafață.

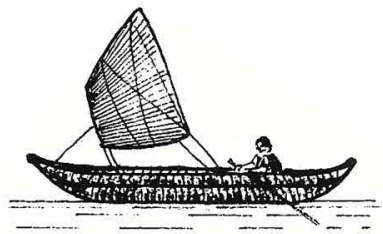
BALONET Apărătoare pentru bărci constând dintr-un înveliș din piele umplut cu stupă și legat cu o barbetă. Se scoate în afara bordului numai când barca este acostată. A naviga cu B. scoși este un indiciu de slabă pregătire marinărească. În limbaj curent se mai numește și poșetă.



Balonet:
1 – ochet; *2* – barbetă.

BALOT Pachet cu materiale sau obiecte nerigide (bumbac, lână, îmbrăcăminte), ambalat în jesătură ieftină și legat cu sârmă, oțel etc. pentru a putea fi stivuit la bord.

BALSA 1. Arbore ce crește în pădurile sud-americane, având greutate specifică de 1/7 în raport cu apa. **2.** Ambarcațiune din lemn de B. cu o singură velă, folosită pe coasta Perului; *sin.* balza. **3.** Plută de bușteni de balsa folosită în America de Sud.



Balsa (2)

BALTĂ Bazin natural cu adâncime sub 2 m, cu suprafață variabilă și cu formă neregulată, care se formează în depresiunile naturale din terenurile inundabile și care este în comunicare permanentă sau temporară cu albia unei ape curgătoare.

BALTICĂ, Marea ~ Mare continentală care scaldă țărmurile Rusiei, Estoniei, Letoniei, Lituaniei, Finlandei, Poloniei, Suediei, Germaniei și Danemarcei. Comunică cu Oc. Atlantic prin str. daneze. Suprafața 397 mii km². Puțin adâncă (60–150 m), salinitate redusă (2-8‰) și nu este influențată semnificativ de maree. Are numeroase insule. Formează trei golfuri importante: Botnic, Finic și Riga. Părțile de nord ale G. Botnic, G. Finic și G. Riga îngheață în perioada nov.–iun.; în rest marea este liberă de ghețuri. Este importantă pentru traficul maritim al țărilor nordice, având ca principale porturi: Sankt-Petersburg, Tallin, Klaipeda, Riga, Gdynia, Copenhaga, Stockholm, Helsinki, Rostock, Kiel.

BALTIMORE Oraș-port în NE SUA (statul Maryland); al șaselea port ca mărime al SUA, situat pe Fl. Patapisco. Accesul se face prin G. Chesapeake pe un canal de la gura fluviului lat de 200 m și adânc de 74 m. Portul se întinde pe o lungime de 64 km la gura estuarului fluviului și pe câțiva din afluenții săi. B. reprezintă un mare complex industrial. Traficul anual este de cca 55 mil. t. Portul, care dispune de 270 cheuri cu adâncimi de 17 m, a fost extins recent pe o suprafață de 145 ha.

BALUK Barcă cu șase rame folosită în apele Bosforului. Lungimea bărcii cca 13 m.

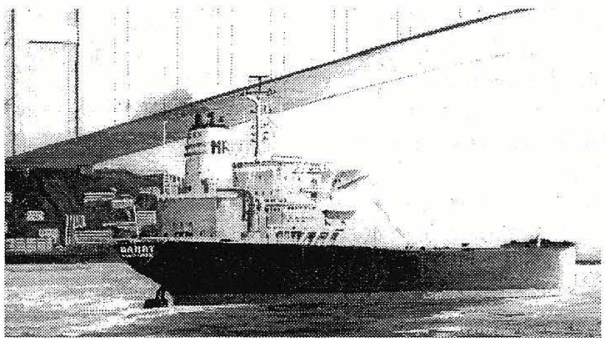
BALUSTRADĂ Îngrădire a punții, compusă din bastoane prin care trec două filiere din sârmă sau lanț întinse cu ajutorul unor întinzători. Uneori, în loc de sârme sau lanț se utilizează tije metalice, iar în partea superioară, o copastie de lemn. **B. gabiei.** Îngrădire din bastoane și filiere care înconjoară uneori gabia sau numai pupa acesteia. **B. de salut** Parâmă de sârmă întinsă deasupra vergii de care se țin marinarii pentru a putea sta în picioare când se ordonă „La posturile de salut pe vergi!"; *v.* parapet și clander.

BAMAKO Cap. statului Mali, port pe malul st. al Fl. Niger și punct terminus al navigației pe fluviu. Ind. slab dezvoltată. Intrep. de prelucrare a pieilor și a lemnului. Export: nuci de cocos, orez, animale, pește. *ist.* Fondat în 1882 de generalul francez Borgnis-Desbordes. În 1908 devine centru ad-tiv al Sudanului Francez, iar din 1960 al Rep. Independente Mali.

BANANIER *MC* Navă cu instalații speciale pentru menținerea unei temperaturi suficient de reduse, necesară conservării bananelor pe timpul transportului.

„BANAT" Unul din primele patru petroliere de mare capacitate („Crișana", „Dacia", „Muntenia") construite în Japonia care au intrat compunerea flotei românești în perioada 1974–1975. Caracteristici: capacit. de încărcare 86 000 tdw; dim: 242,11 × 40,06 × 13,61 m; motor Diesel 20 300 CP; vit. 16 Nd. Ele aduceau țiței din mai multe țări (Libia, Egipt, Irak, Iran, Algeria, Nigeria, URSS ș.a.) și transportau produse petroliere

în Italia şi Europa de Nord. În 1990 cele 4 tancuri petroliere au intrat în dotarea companiei „Petromin".



Petrolierul „Banat"

BANC 1. Scândură transversală care serveşte ca scaun pentru cel ce trage la rame şi ca element de osatură al bărcii; *v.* barcă. B. de arbore (catarg) B. care susţine arborele cu ajutorul unei brăţări de etambreu. „B. simplu/ dublu" B. pe care stau unu-doi oameni mânuind câte o ramă. Bărcile au, de regulă, B. duble, iar balenierele, B. simple. **2.** Depuneri de mâl, nisip, pietriş, pe fund, care reduc adâncimea apei. Când se deplasează sub acţiunea curentului de apă, aşa cum se întâmplă pe Dunăre, ele poartă denumirea de **B. călătoare.** Un B. aflat la adâncime mai mică de 18 m este considerat periculos. Uneori B. adânci sunt şi funduri de pescuit. **3.** *înv.* Porţiune de punte unde erau înlănţuiţi condamnaţii la galere care trăgeau la rame.

BANC DE CART *înv.* Pe vechile nave cu vele, platformă ce ieşea în afara dunetei sau se afla uneori pe dunetă pentru ca ofiţerul de cart să poată observa mai bine velele şi bordajul; *v. fig.* navă de 74.

BANC DE CEAŢĂ *MN* Ceaţă deasă şi joasă pe o porţine relativ mică a mării.

BANC DE MINE Număr mic de mine lansate neuniform (din avioane, submarine etc.) pentru a îngreuna trecerea navelor de suprafaţă sau a submarinelor inamice.

BANC DE PEŞTE Aglomerare de peşti (scrumbii, chefali, cod etc.) în mişcare. Este detectat de navele moderne cu hidrolocatoare speciale sau cu lupe de pescuit.

BANC DE VELAR Masă de lucru cu locaşuri pentru scule de velărie.

BANCHET 1. Scândură în camera bărcii pe care se aşază pasagerii; *v.* barcă. **2.** Scândură aşezată de-a lungul bordajului bărcilor de salvare ale navelor; *v. fig.* barcă.

BANCHIZĂ Îngrămădire de gheaţă fixă sau plutitoare de-a lungul coastelor în regiunile polare. Din B. formate pe coastele Antarcticii, Groenlandei şi Arh. Spitzberg se rup aisberguri care, antrenate de vânturi şi curenţi, ajung în zonele cu drumuri maritime de navigaţie; *v.* aisberg; *v.* barieră de gheaţă.

BANDA, Marea ~ Una din mările insulare ale Oc. Pacific situată între Ins. Seram la N, Ins. Timor la S, M. Java la V şi M. Arafura la E. Suprafaţa 695 mii km², adâncimea max. 7360 m, temperatura medie anuală +27° C, salinitatea 33–34,5‰. Curenţi puternici care formează vârtejuri de apă. Flora şi fauna marină foarte bogate şi variate. Port principal Ambon (Ins. Seram).

BANDĂ (*despre navă*) A se înclina temporar în plan transversal ca urmare a acţiunii unor forţe exterioare (valuri, vânt) sau a efectului cârmei. Se spune că nava „se bandează"; în cazul navelor fluviale se foloseşte şi expresia „se zbandează".

„BANDA" *ist.* Navă comercială olandeză care în 1615 a naufragiat în apele Ins. Mauriciu. După mai bine de 350 de ani epava a fost găsită de căutătorii de comori. Au fost recuperate tunurile, obiecte personale şi bijuterii ale echipajului şi o parte nealterată din încărcătura navei (piper, nucşoară), precum şi instrumente de navigaţie de la începutul sec. XVII.

BÁNDA (*despre cârmă*) Cârma pusă la un unghi maxim.

◇ B. dreapta/stânga! Comandă pentru punerea cârmei la un unghi maxim la tribord/babord (nu se spune „B. dreaptă/stângă").

BANDAR'ABBAS Port şi principala BMM a Iranului la G. Persic situate la 8 km SV de oraşul cu acelaşi nume pe ţărmul de N al Str. Ormuz. BMM asigură adăpostirea şi reparaţia navelor militare, inclusiv Ds. Lung. frontului de cheuri 1,1 km cu adâncimi de până la 9–10 m Import: prod. alimentare, îngrăşăminte chimice, mărfuri generale; export: minereu de crom, fructe. Poziţia BMM permite supravegherea traficului maritim prin Str. Ormuz.

BANDAR MA'SHUR Oraş-port în vestul Iranului situat în Str. Khor Musa la 95 km de G. Persic. Destinaţia principală a portului, exportul petrolului adus prin conducte de la exploatările din interior. Pot acosta petroliere până la 48 000 t. Frontul de cheuri permite încărcarea simultană a 8 tancuri. Traficul anual este de peste 42,5 mil. t.

BANDĂ 1. Înclinarea transversală temporară a navei. Se spune că nava „dă B", „ia B". **2.** Termen învechit pentru bord. ◇ „Echipaj la B. " *înv.* Echipaj înşirat de-a lungul balustradei, la posturile de salut.

BANDĂ, în ~ (*despre parâme*) Neîntinsă sau făcând burtă.

BANDĂ DE TERŢAROLĂ Fâşie de pânză de vele, paralelă cu marginea de învergare, pe care se prinde o filieră de terţarolă; *sin.* fâşie de terţarolă; *v. fig.* velă.

BANDĂ REFLECTANTĂ Bandă metalică aşezată pe o geamandură oarbă pentru ca aceasta să fie detectată mai uşor de radiolocatorul navei; *v.* şi reflector radar.

BANDIERĂ *înv., sin.* pavilion.

BANDIRMA Oraş-port şi punct de bazare a forţelor navale turce la M. Marmara. Lung. frontului de cheuri 4,5 km cu adâncimi de până la 10 m. Port de tranzit pentru minereuri, metale, prod. chimice, alimentare etc. Trafic anual de mărfuri 3 mil. t. Asigură bazarea navelor militare, inclusiv Cr. Aeroport militar.

BANDO! *fl.* Raport al nostromului indicând că remorcile şlepurilor sunt în bandă.

BANDONG Ambarcaţiune de transport folosită în zona Singapore. Are unu-două catarge cu vele la treime. Lungimea ambarcaţiunii este de 18 m. Poate transporta o încărcătură de 5–9 t.

BÁNDULĂ Saulă având la un capăt o pară din lemn, un nod de B., un pumn de maimuţă, ori un cerc din

material plastic, care se aruncă pentru a stabili o primă legătură între navă şi cheu sau între două nave. Se poate arunca şi cu un pistol, cu o rachetă sau cu un tun portbandulă.◇ „A bate B." A arunca B. pentru a da apoi, cu ajutorul ei, parâmele de legare, remorcaj etc.

Baterea bandulei

BANGKOK Oraş, cap. Thailandei şi important port pe malul st. al Fl. Menam la 33 km de G. Siam din M. Chinei de Sud. Prin port se realizează 80% din exportul ţării. Cca 2,8 mil. loc. Fabrici de prelucrare a lemnului, de ciment, textile. Sunt dezvoltate ateliere meşteşugăreşti de obiecte din aur, lemn preţios ş.a. Şantiere de reparaţii nave. Import: produse petroliere, utilaje industriale; export: orez, esenţe de lemn preţios, prod. meşteşugăreşti. Oraşul este străbătut de numeroase canale fiind supranumit „Veneţia Orientului". Cca 300 mii de locuitori locuiesc în ambarcaţiuni răspândite pe canalele care străbat oraşul. Nod de comunicaţii. Aeroport. Intemeiat în 1782. Sediul SEATO.

BANIERĂ *ist.* Steag de formă trapezoidală având baza mică în coadă de rândunică, iar baza mare prinsă de un baston suspendat printr-o labă de gâscă la antena galerelor (*a nu se confunda cu pavilionul*); *v.* stindard.◇ „În B." (*despre vele*) Atârnate pentru uscare.

BANIYAS Oraş-port în Siria situat pe coasta M. Mediterane. Punct terminus al magistralei petroliere ce vine din Irak. Actualul port, construit în 1952 asigură exportul anual a 25,1 mil. t petrol. Dispune de 6 conducte submarine cu o capacitate de încărcare de 1200–1500 t/h. Legături directe îndeosebi cu porturile Marsilia, Rotterdam, Augusta ş.a.

BANKS (Banks Island) Grup de ins. vulcanice în Oc. Pacific (14° lat S şi 167° 30' long. E) între Ins. Santa Cruz şi Noile Hebride. Supr. 800 km². Cca 3 mii loc. Climă caldă umedă; vegetaţie tropicală: trestie de zahăr, cocotieri, palmieri, bananieri. Condominium anglo-francez Noile Hebride. Poartă numele navigatorului englez Joseph Banks (1743–1820).

BAR *MN* Unitate de măsură a presiunii atmosferice egală cu o dină pe cm². Unitatea fiind prea mare pentru a măsura presiunea atmosferică, se foloseşte în mod curent milibarul 1/1000 bari.

BARA FURTUNII *MN* Perete întunecos format din nori cumulonimbus ce apar la orizont şi din care se desprind sporadic părţi aruncate de vânt în diferite sensuri, fiind întovărăşite de grenuri, ploaie şi rafale din ce în ce mai puternice. Între grenuri se poate observa stratul de cirostratus. Pe măsură ce B.F. se apropie, cerul se întunecă, grenurile devin continue, presiunea barometrică scade repede, iar viteza vântului creşte. În acest moment centrul ciclonului se poate afla la 100–200 Mm.

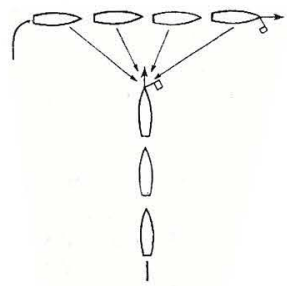
BARABAFTĂ *arg.* **1.** Navă mare. **2.** Navă de construcţie rudimentară.

BARAJ ANTIDESANT Baraj de mine marine, mine genistice şi alte obstacole plantate pe plajă şi sub apă pentru a împiedica sau a stânjeni debarcarea desantului maritim al inamicului.

BARAJ DE GEAMANDURI RADIOHIDROACUSTICE Dispunerea geamandurilor radiohidroacustice pe unul sau mai multe aliniamente, pe una sau mai multe linii pentru a semnala prezenţa sau trecerea submarinelor inamice prin baraj.

BARAJ DE MINE *mil.* Obstacol format din una sau mai multe linii de mine de tipuri diferite, protejate, de regulă, împotriva dragajului prin geamanduri explozive şi mine de protecţie, pentru a interzice sau a îngreuia acţiunile de luptă ale navelor de suprafaţă şi submarinelor inamice. Primul baraj în Marina Română a fost cel de la Nedeia executat de căpitanul M. Drăghicescu şi de sublocotenentul E. Koslinski, în octombrie 1877.

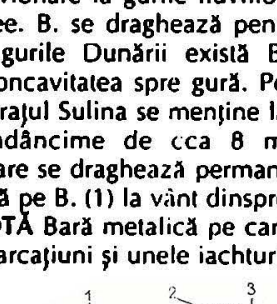
BARAREA T-ului *ist.* Manevră prin care un grup de nave în formaţie de şir intersectează prin prova sau pupa drumul unui alt grup de nave dispuse, de asemenea, în formaţie de şir. Manevra era caracteristică navelor purtătoare de artilerie din sec. XVII până în prima jumătate a sec. XX, având, de regulă, ca scop concentrarea focului întregii artilerii a unui grup de nave asupra navei din capul celeilalte formaţii (de obicei, asupra navei-comandant); *sin.* învăluirea capului (cozii) formaţiei inamice.


Bararea T-ului

BARATERIE *DM* Act fraudulos comis de comandant şi de echipaj, constând în sustragerea unei părţi din caric, distrugerea parţială sau totală a caricului sau a navei, în punerea ei pe uscat etc. pentru a realiza un câştig personal (de ex. pentru a încasa asigurarea).

BARĂ 1. Prag format sub acţiunea valurilor din depunerile aluvionare la gurile fluviilor ce se varsă în mări fără maree. B. se dragează pentru a se asigura navigaţia. La gurile Dunării există B. în formă de semicerc cu concavitatea spre gură. Pentru asigurarea navigaţiei pe braţul Sulina se menţine la B. acestuia un şenal cu o adâncime de cca 8 m, marcat prin geamanduri, care se dragează permanent. **2.** Zonă de brizanţi formată pe B. (1) la vânt dinspre larg.

BARĂ DE ŞCOTĂ Bară metalică pe care alunecă şcota ghiului la ambarcaţiuni şi unele iachturi.



Bară de şcotă:
1 – bară de şcotă; *2* – şcota ghiului; *3* – eche.

BARĂ FLINDERS *v.* compas.
BARĂ LONGITUDINALĂ *sin.* furcă (1).
BARĂ TRANSVERSALĂ *sin.* traversă de gabie/de crucetă.
„BARBA DE FIER" *ist.* Nava-comandant a flotei danezo-suedeze în bătălia navală de la Ins. Svold (Svolvaer), în anul 1000. „B.d.F." era un drakkar de construcţie specială, prova fiind întărită cu bare metalice ascuţite (gen arici), iar bordurile erau apărate cu nişte plăci de fier care protejau echipajul „B.d.F." Comandată de Erik Jarl a abordat nava regelui norvegian Olav Trygvason care a fost capturat şi ucis. În urma bătăliei, o parte a Norvegiei a fost anexată de danezi.
BARBADOS Ins. din Arh. Antilelor Mici (America Centrală), terit. statului cu acelaşi nume. Supr. 431 km²; pop. cca 270 mii loc. Relief format dintr-un podiş de mică altitudine (max. 336 m). Coasta este însoţită de recife coraligene. Climă tropicală oceanică, temperată de vânturile alizee care bat din NE. Temp. ian.-mart. 21° C, iul.-sept. 30° C. Coasta sudică este afectată de furtuni, unele devastatoare de tip uragan (hurricane). Culturi de trestie de zahăr, păduri cu esenţe preţioase (mahon, casuarină ş.a.). Oraşe: Speighstown, Holetown; port pr. Bridgetown. *ist.* Descoperită în 1518 de spanioli, iar din 1627 colonizată de englezi care aduc pe plantaţiile de trestie de zahăr sclavi negri din Africa, ai căror descendenţi formează azi 90% din populaţie. În 1966 şi-a dobândit independenţa de stat în cadrul commonwealth-ului.
BARBARESC *ist.* Nume provenit de la triburile medievale berbere. Se referă la piraţii de pe coasta Barbariei (Nordul Africii, la V de Egipt).
BARBARIA sau STATELE BARBAREŞTI *ist.* Ţările de la V de Egipt: Maroc, Algeria, Tunisia şi Tripolitania, locuite de populaţia berberă. În sec. XVI–XVII, pe coasta B., după expansiunea în această zonă a Imperiului Otoman, pirateria a cunoscut o puternică recrudescenţă. Între piraţi şi statele creştine au existat necurmate lupte până în 1830, când amiralul francez Joinville a cucerit Algerul, bastion al piraţilor barbareşti.
BARBARIEI (BARBARESCA), coasta ~ *ist.* Numele vechi atribuit unei părţi din coasta Africii de Nord, actualmente aparţinând Marocului, Algeriei şi Tunisului, locuită de populaţia berberă.
BARBAROS (varianta turcă a lui BARBAROSSA) sau BARBAROS Hayreddin (1466?–1546) corsar otoman, posibil de origine aromână. Devine cunoscut în calitate de căpetenie de piraţi cu numele de HIZIR Reis (scris în Occident Khizr Reis). După uciderea de către spanioli a fratelui său Uluc Ali (1473?–1518, numit în general în Occident Arudj, dar Ochiali în Italia) şi preluarea de la acesta a stăpânirii Algerului (1518), el a recunoscut suzeranitatea sultanilor otomani Selim I cel Crud (1512–1520) şi Soliman Magnificul (1520–1566), sub care a devenit şi a rămas guvernator (beylerbeyi) al Algerului. Având sprijinul sultanului, el respinge o încercare a Spaniei de a recuceri Algerul, înfruntând flota condusă de amiralul Don Hugo de Moncada. În 1529, ajungând comandant de facto al flotei piraţilor de pe litoralul de N al Africii, cucereşte ultimul bastion spaniol de pe coasta Berberă – Ins. Peñon – după care „atacă creştinătatea în chiar centrul ei", jefuieşte statele din centrul Mediteranei şi ajunge până la Roma, după care cucereşte Tunisul. Este numit amiral de flotă („mare amiral") al marinei otomane (Kaptan'I Derya) şi primeşte de la sultan titlul de Hayreddin (scris în Occident Khair ad-Din, Khair ed-Din sau Khayr ad-Din), adică „nădejdea credinţei". Neacceptând situaţia ca otomanii să stăpânească M. Mediterană, Spania organizează o expediţie cu aspect de cruciadă creştină. Flota condusă de amiralul genovez Andrea Doria (1466–1560) recucereşte Tunisul (1535). Se încheie o pace de compromis nerespectată de piraţi care-şi continuă acţiunile de jaf. O nouă cruciadă la care participă şi Veneţia se încheie cu înfrângerea gravă a aliaţilor în largul portului Preveza (Grecia de V). În 1538, o altă încercare, condusă direct de împăratul spaniol Carol Quintul, se termină printr-o nouă înfrângere cauzată de vremea rea, trupele spaniole, debarcate fiind decimate iar flota lui Andrea Doria împrăştiată. În lupta de la Alger (1541) oastea lui Carol Quintul a pierdut peste opt mii de oameni. În vârstă înaintată, **B.** s-a retras pe malul Bosforului unde a decedat în 1546. În activitatea sa, **B.** s-a remarcat, între altele, prin organizarea unei bune cooperări între flotă şi armata terestră în cadrul acţiunilor din zonele de litoral. Experienţa sa militară şi navală a fost fructificată de urmaşi, care încă timp de trei secole au prădat nave şi localităţi de pe coastele M. Mediterane.
BARBAROSSA *ist.* **1.** Frederic I Barbarossa (1122–1190), împărat şi rege al Germaniei (1152–1190) şi rege al Italiei (1155–1190) **2.** Corsar otoman V. **Barbaros. 3.** Denumirea codificată a planului hitlerist de atacare a URSS.
BARBĂ 1. Vegetaţie submarină depusă pe opera vie a unei nave. **2.** *v.* boţ.
BARBETĂ 1. Parâmă matisită la un inel, la prova şi pupa unei ambarcaţiuni pentru legarea acesteia la tangon, la geamandură etc.; *v. fig.* barcă. **2.** *v.* apărătoare. **3.** *v.* turelă.
BARBIERI, Anton (?–1900; n. Italia). Colonel. Se stabileşte la Galaţi, unde intră în Corpul şalupelor, cu gradul de soldat (1845). Avansat la gradul de sergent (1846) şi de slt. (1850), devine instructor al echipajelor şalupelor canoniere moldovene şi comandant al goeletei „Natalia", numărându-se printre primii ofiţeri ai flotei de război din Moldova. Între anii 1854–1857, se înrolează în marina rusă şi participă la Războiul Crimeii. Reprimit în flotila Moldovei, primeşte, după Unirea Principatelor, comanda punctului Ismail (1860). Înaintat la gradul de cpt. (1863), este numit comandant al bastimentului „România" (1864–1867) şi comandant al Flotilei României (1867-1874). Este înaintat la gradul de maior în 1869. Sub conducerea sa, reşedinţa Corpului Flotilei se mută de la Brăila la Galaţi (1867), se construieşte canoniera „Fulgerul" (1873), intrată în serviciu în anul următor, este înfiinţată Şcoala Flotilei (1872) şi se modernizează ţinuta marinarilor (1873). După retragerea de la comanda Flotilei, avansat la gradul de colonel, îndeplineşte funcţia de comandant al gărzii civile din Galaţi.
BARBIERI, Nicolae (1858–1920, n. Galaţi). Contra-amiral (r). Fiul lui Anton Barbieri. Se înrolează la vârsta de 16 ani în Corpul Flotilei, unde este avansat la gradul de caporal (1875) şi de sergent (1876). Participă la Războiul de Independenţă (1877–1878), îndeplinind misiuni de luptă la bateriile de coastă de la Calafat, apoi în calitate de comandant al şalupei „Rândunica".După război, avansează în grade militare şi face parte din

statele majore ale canonierei „Griviţa" (1881) şi bricului „Mircea" (1883). În anii următori primeşte noi funcţii de răspundere, între care: comandant al Companiei Porturi (1886-1890), căpitan al portului Galaţi (1891, 1892–1896) şi al portului Brăila (1892), comandant al bricului „Mircea" (aprilie 1892; 1896), calitate în care participă cu nava la serbările columbiene de la Genova (1892), comandant al Cr. „Elisabeta" (1898), comandant al Diviziei de Dunăre (1901–1906, cu o întrerupere de câteva luni în 1904), comandant al Arsenalului Marinei (1910), funcţie din care trece în rezerva armatei. Avansat la gradul de CAm., în 1923 .

BARBOTIN *v.* cabestan.

BARBOTINĂ *v.* barbotin (*termen de şantier*).

„BARBU ŞTIRBEI" *ist.* (ex. Artur von Owiner) Petrolier construit în Germania (1912), achiziţionat în 1922 de Soc. pentru industria petrolului „Steaua Română" navele „B.Ş" şi *„Steaua Română"* au fost primele tancuri petroliere româneşti care în perioada interbelică au transportat produse petroliere în Europa şi SUA. La 03 iul. 1939 nava a fost rebotezată, primind numele „Câmpina". Caracteristici: depl. max. 6000 t; capacit. max de încărcare 3650 tdw; dim. 93,8 × 13,4 × 6,5 m; vit. 10 Nd. La 31 dec. 1941 nava a fost scufundată în largul C. Santa Maria de Leuca (G. Taranto) în timpul unui bombardament al Av. britanice asupra unui convoi italian din care făcea parte.

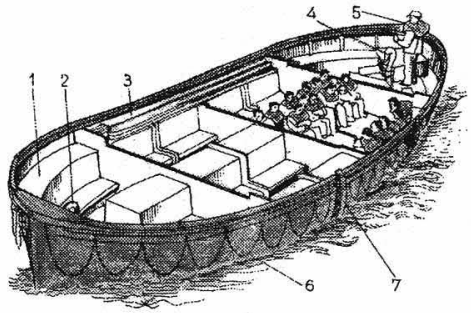
BARC (*ol.* – Bark) *v.* navă-barc.

BARCAGIU Marinar care conduce în porturi o barcă cu rame sau cu motor pentru transportul pasagerilor, materialelor, parâmelor de legare a navelor la cheu etc.

BARCAROLĂ Ambarcaţiune fluvială mică folosită pentru agrement în Italia. Aceeaşi denumire a fost dată şi compoziţiei muzicale lirice, cu mişcare ritmică, cântată de gondolieri, amintind legănatul valurilor.

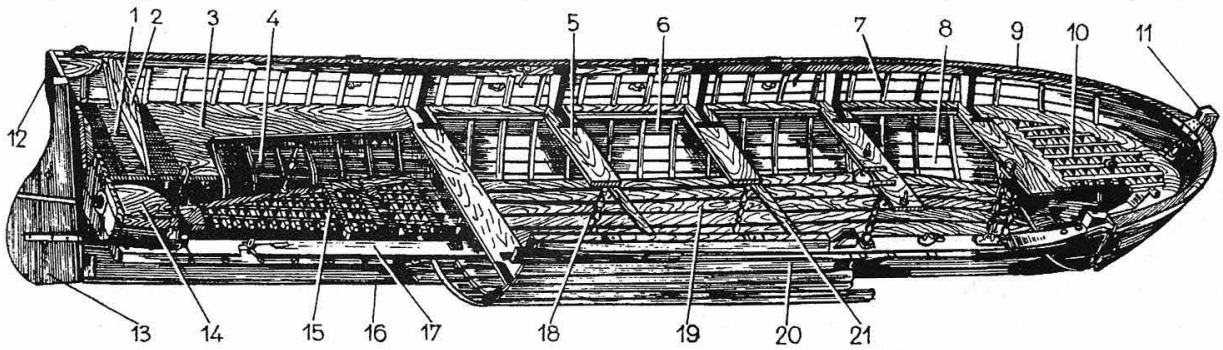
BARCAZ Barcă cu 14–20 rame, de regulă cu doi oameni la fiecare ramă. Are, de obicei, doi arbori cu vele la treime. În trecut B. avea şi un bate-pupa; *sin., înv.* şalupă. **B. cu motor.** Barcă mare cu motor de circa 20 CP, destinată efectuării transporturilor şi asigurării altor diferite servicii portuare; poate fi puntat sau nepuntat. Caracteristici: Depl. 10 × 2,8 × 0,5 m; vit. 7 Nd. **B. de peşte** B. destinat colectării peştelui de la pescarii aflaţi în mare (deltă) şi transportării acestuia la cherhanale.

BARCĂ Ambarcaţiune nepuntată, propulsată cu rame, vele sau motor, având unul sau doi arbori cu vele la treime şi, de regulă, pupa cu tablou. Se utilizează pentru pregătirea marinărească, legarea navei la cheu, legarea la geamandură, efectuarea diverselor lucrări la nave, transportul de oameni şi materiale, agrement, salvare, debarcarea grupurilor de diversiune ş.a. **B. cu motor** B. prevăzută cu un motor fix sau mobil. **B. de asalt** *mil.* B. motopropulsată rapidă, cu motor amovibil, folosită la forţarea cursurilor de apă, debarcarea grupurilor de cercetare-diversiune etc.; poate fi construită din lemn, din aluminiu, din mase plastice etc. **B. de salvare** B. ţinută la grui şi scoasă în afara bordului, având un braţ fals dat la prova navei de la primul banc din prova B. şi fiind pregătită a fi lăsată la apă pentru a salva un om căzut peste bord. **B. de salvare pentru navele comerciale** B. destinată evacuării pasagerilor şi



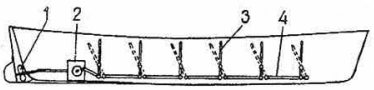
Barcă de salvare cu motor pentru nave comerciale:
1 – banchet; *2, 4* – cârlig; *3* – rame de rezervă; *5* – şeful bărcii; *6* – ţin-te bine; *7* – sanie.

echipajului în caz de naufragiu; de construcţie robustă şi cu calităţi nautice foarte bune, este dotată cu toate obiectele de armament stabilite prin convenţiile internaţionale. **B. de salvare pentru petroliere** B. de construcţie specială, capabilă să reziste un anumit timp, în caz de sinistru, la trecerea prin produsele petroliere aprinse ce plutesc pe apă. **B. de salvare cu motor** (în trecut, cu rame). Ambarcaţiune de construcţie robustă, având mai multe compartimente etanşe şi chesoane de aer, precum şi valvule de fund automate care permit evacuarea imediată a apei pătrunse în interior. Este echipată, de regulă, cu două motoare de 80–100 CP care pot funcţiona chiar în cazul inundării compartimentului maşini, oprindu-se automat numai când ambarcaţiunea se răstoarnă cu chila în sus. B. este dotată cu tun portbandulă, un proiector puternic, un dispozitiv de filare a uleiului pentru calmarea valurilor etc. Bazate la mal – în port sau în staţii speciale



Barcă:
1 – timonieră; *2* – spate; *3* – banchet; *4* – camera bărcii; *5* – banc; *6* – stringher; *7* – crevace; *8* – camera prova; *9* – copastie; *10* – grătar; *11* – etravă; *12* – tablou; *13* – cârmă; *14* – scaun; *15* – grătar; *16* – chilă; *17* – carlingă; *18* – pontil; *19* – panou; *20* – bordaj; *21* – traversă.

„SALVAMAR" – aceste ambarcațiuni sunt folosite pentru salvarea naufragiaților în apropierea coastei. **B. de salvare cu propulsie mecanică.** B. propulsată prin



Barcă de salvare propulsată mecanic:
1 – elice; *2* – cutie de angrenaje; *3* – mânere cu mișcare alternativă; *4* – tijă de cuplare.

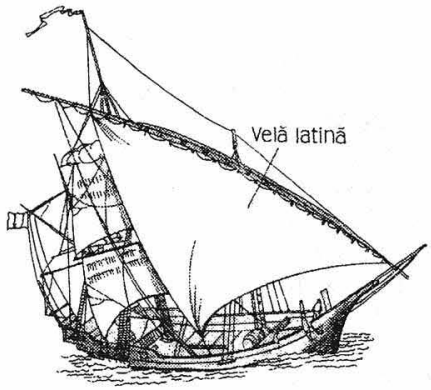
acționarea manuală a unor pârghii care imprimă arborelui elicei o mișcare de rotație; *sin.* B. tip drezină. **B. de scafandri** B. amenajată cu pompe de aer și cu alte instalații necesare activității scafandrilor. **B. de serviciu** *MC.* B. mai puțin robustă decât B. de salvare, folosită pentru diferite servicii în port. **B. Lundin.** B. de salvare de tip ponton cu forme rotunde la prova și pupa. **B. pliantă.** B. confecționată, de regulă, din pânză impermeabilă sau folii de material plastic, care poate fi pliată și transportată cu ușurință. **B. pneumatică** B. de cauciuc instalată pe navele mici și care se umflă pentru a servi ca B. de salvare, pentru executarea de incursiuni etc. ◇ „B la scară / tangon!" Comandă pentru ca B. să acosteze la scară sau să fie legată la tangon. „B nr... sub palancuri!" Comandă pentru ca B. să fie adusă sub palancuri pentru a fi ridicată.

BARCĂ DE INTERVENȚIE *mil.* Barcă, la dispoziția navei de gardă, pregătită pentru a fi lansată la apă, la semnal, în orice moment.

BARCĂ DE LOCH *v.* loch.

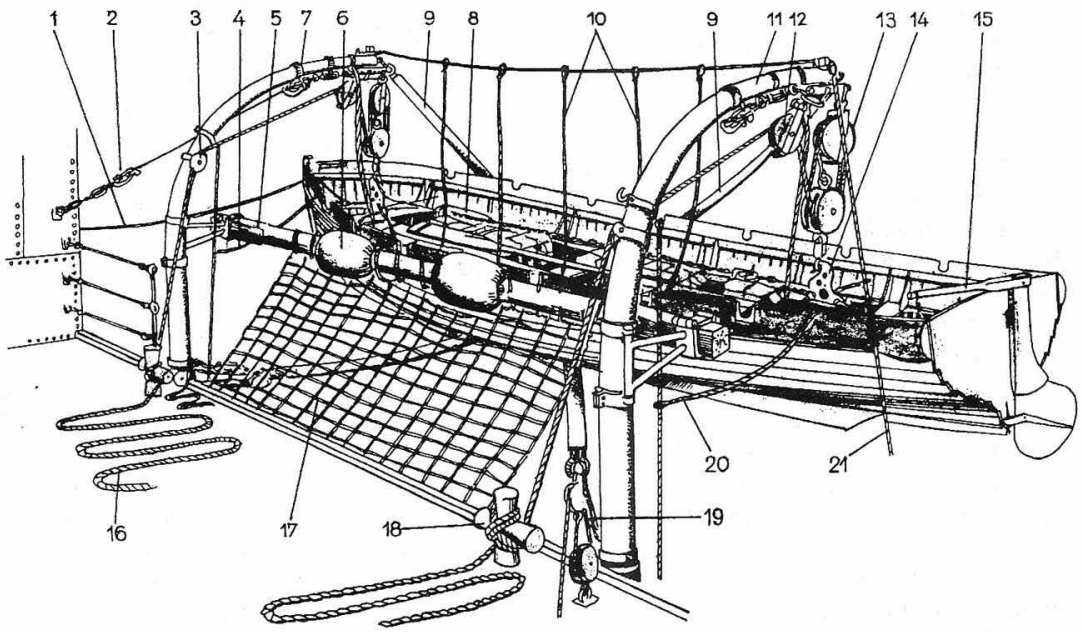
BARCĂ DEMONTABILĂ Construcție specială de barcă ușoară din placaj bachelitizat și șipci din lemn, concepută pentru posesorii de autoturisme, care pe timpul week-end-ului doresc să dispună și de un mijloc de transport pe apă. Ea se pachetizează pentru a fi transportată în portbagajul autoturismului.

BARCĂ LUNGĂ *ist.* **1.** Navă de transport cu vele, cca 200 t, folosită în M. Mediterană în sec. XVI–XVII. Avea trei arbori cu vele arabe (cu antenă). **2.** Navă de luptă de 30 t, cu un echipaj de 30 de oameni și cu șase tunuri, utilizată către sfârșitul sec. XVII. **3.** Cea mai mare barcă a unei nave cu vele în sec. XVII–XIX; *v. fig.* navă de 74.



Barcă lungă

BARCĂ POPULARĂ *spt.* Ambarcațiune sportivă prevăzută cu greement huari; *v.* Huari.



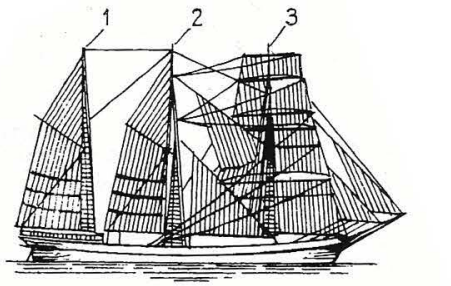
Barcă de salvare scoasă în afara bordului:
1 – braț fals; *2* – cârlig cu papagal; *3* – rai deschis; *4* – boț alunecător; *5* – școndru; *6* – pernă; *7* – boț de barcă; *8* – centuri de salvare; *9* – chingi; *10* – atârnători; *11* – gruie radială; *12* – macara; *13* – palanc; *14* – cârlig patent; *15* – eche legată cu cârma în afară; *16* – curent aranjat pentru filare; *17* – plasă; *18* – baba în cruce; *19* – cârlig cu papagal; *20* – boț alunecător; *21* – braț pupa.

„BARCĂ SOLARĂ" *ist.* Ambarcațiune sacră egipteană, destinată să-l ajute pe faraon în „lumea de dincolo", să însoțească soarele după asfințit. (În anul 1954, pe latura de sud a piramidei faraonului Kheops au fost descoperite două bărci solare).

BARCELONA Oraș-port situat în SE Spaniei pe țărmul M. Mediterane cunoscut încă din antichitate. B a devenit principalul oraș din Catalonia și un important centru comercial mediteranean. Portul, apărat de

numeroase diguri, are o suprafaţă de peste 300 ha. Dispune de un front de cheuri de 9 km dotate cu utilaje moderne pentru operarea navelor. Adâncimi de la 7,5 la 11 m; nu este afectat de maree. Anual portul este tranzitat de cca 6000 de nave. Traficul anual de 4,5–5 mil. t. B are funcţii economice complexe legate de industria metalurgică, textilă, construcţiile de maşini, ind. chimică şi petrochimică, alimentară ş.a.

BARCHENTINĂ Navă cu vele, cu trei-patru arbori, având velatură pătrată la trinchet şi velatură aurică la ceilalţi arbori.



Barchentină:
1 – arbore artimon; *2* – arbore mare; *3* – arbore trinchet.

BARCHETĂ *sin.* barca lochului; *v.* loch.

BARDĂ DE MARANGOZ *înv.* Topor cu lama lată şi coada curbă, folosit la construcţiile navelor din lemn.

BARDESCU, Alexandru (1892–1970 n. Dorohoi) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Navale de la Kiel şi al cursurilor de artilerie şi torpile de la Flensburg şi Sanderbeg (1910–1912). În primul RM a participat la misiuni în cadrul Apărărilor sub Apă. În 1921 aduce în ţară, din Veneţia, torpilorul „Sborul" (ex. T – 80) preluat de la Austro-Ungaria potrivit prevederilor Tratatului de Pace. În perioada interbelică a ocupat funcţii de răspundere pe nave şi la uscat. Comandant al Şcolii Navale (1939–1941). În al doilea RM a comandat Forţa Navală Maritimă (1941–1943), conducând operaţiunile acesteia în bazinul de V al M. Negre. Trecut în rezervă după încheierea războiului.

BARDESCU, Nicolae (1896–1976 n. Buzău). Comandor. Absolvent al Şcolii Militare de Marină, promoţia 1916 şi al Şcolii superioare de război. În primul RM a participat în bătăliile de la Turtucaia, Raşova, la recuperarea Deltei Dunării pe Vedeta nr. 5 „Mr. Gheorghe Sonţu" şi cu btl. de inf. marină (1916–1918). În perioada interbelică îndeplineşte funcţii importante la nave şi comandamentele de MU. În al doilea RM participă la operaţiunile de pe Dunăre (1941–1943), comandant al escadrilei de Ds (1943) şi al Apărării Litoralului Maritim (1944–1946). A avut un rol important în prevenirea acţiunilor agresive ale trupelor germane în Dobrogea după 23 aug. 1944.

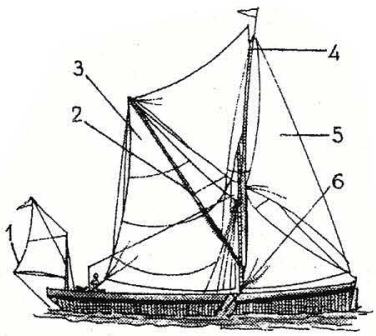
BARENTS Mare situată în V Oc. Îngheţat de N, între coastele Europei de N, Arh. Novaia Zemlea, Spitzbergen şi Franz Joseph. Comunică nemijlocit cu M. Albă şi cu M. Kara prin str. cu acelaşi nume. Supr. – 1,4 mil. km², adâncimea medie 229 m, maximă 600 m. Climat mai cald în raport cu Oc. Îngheţat datorită prezenţei curentului Atlanticului de Nord, ramificaţie a curentului Golfstrom. Bogat bazin de pescuit. Porturile importante: Murmansk şi Arhanghelsk. Navigaţie intensă.

BARENTS (BARENTSZ), Willem (1550–1597) Navigator şi explorator olandez. Între anii 1594 şi 1597 a întreprins trei expediţii în Oc. Îngheţat încercând să descopere drumul maritim de NE din Oc. Atlantic în Oc. Pacific. A descoperit Ins. Novaia Zemlea (1594), iar în ultima sa expediţie Ins. Urşilor şi Arh. Spitzbergen (1596–1597). În vara anului 1597, pe când echipajul olandez a părăsit nava blocată de gheţari încercând cu două bărci să se întoarcă în bază, W. Barents a murit. El a lăsat o hartă amănunţită a Ins. N. Z. şi descrierea situaţiei meteorologice din zonă. Restul echipajului a reuşit să ajungă în Pen. Kola. M. Barents îi poartă numele.

BARI Oraş-port în Italia meridională situat pe coasta M. Adriatice la încrucişarea unor mari drumuri comerciale către Orientul Apropiat. Complex portuar alcătuit din două porturi (vechi şi nou) şi un port pescăresc, protejat de două diguri de larg. Adâncimi până la 11 m. Traficul anual de mărfuri cca 4 mil. t. Intrarea în port prezintă unele dificultăţi când bate puternic vântul de N.

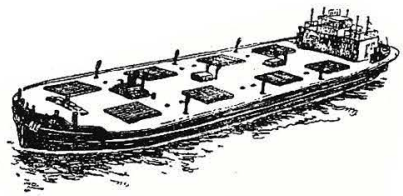
BARIERĂ DE GHEAŢĂ Marginea marilor gheţari din regiunile polare, a căror extremitate este înaintată în mare, fiind în acelaşi timp legată şi de uscat. Din B.d.G. se rup aisbergurile care sunt antrenate de vânt şi curenţi către latitudini mai joase.

BARJĂ *MC* **1.** Ambarcaţiune cu vele cu spetează. **2.** Navă fără propulsie proprie cu sau fără echipaj folosită pentru transportul mărfurilor solide. B. sunt în întregime metalice şi pot fi puntate sau semipuntate. B. puntate sunt compartimentate prin pereţi transversali în 2–3 compartimente



Barjă (1):
1 – bate-pupa; *2* – spetează; *3* – velă cu spetează; *4* – arbore; *5* – ioc; *6* – derivor.

(magazii) acoperite cu capace glisante. Din categoria B. puntate fac parte barjele maritime, care pot avea



Barjă cu corpul de metal

amenajări speciale pentru mărirea flotabilităţii şi ţinutei la mare. Spre deosebire de şlepuri care sunt remorcate, B. se deplasează prin împingere de către un remorcher

împingător plasat în spatele unei B. sau al unui convoi de B. Folosirea B. reduce rezistenţa la înaintare a convoiului, permite standardizarea acestora şi reduce personalul de exploatare. Dimensiunile standard ale barjelor folosite pe Dunăre sunt: 88 × 12 × 3,3 m; capacit. de încărcare 3000 t şi sunt stabilite de Comisia Dunării. *sin.* şlep împins. **3.** Navă fără propulsie transportată de o navă port-barje, *v.* Lash, Sea Bee.

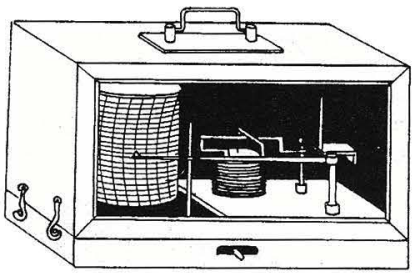
BARJĂ AUTOPROPULSATĂ Navă fluvială (mai rar maritimă), de formă paralelipipedică, la fel cu şlepurile împinse numite **Barje,** dar care dispune de 1–2 motoare care-i asigură deplasarea autonomă. Se foloseşte pentru a transporta pe plan local diverse materiale pentru construcţii hidrotehnice (piatră, pietriş, nisip, lemn) etc.

BARJĂ PENTRU TRANSPORTURI LICHIDE Navă cu fundul plat, fără propulsie proprie, amenajată pentru transportul încărcăturilor lichide. De obicei intră în compunerea convoaielor împinse, dar pot fi deplasate şi prin remorcare.

BAROCAMERĂ Încăpere special construită, închisă ermetic, destinată să asigure în condiţii artificiale decompresia (presiunea scăzută) sau compresia (presiunea ridicată) a mediului din încăpere. Este prevăzută cu un sistem de alimentare cu amestecul gazos necesar vieţii, dispozitive de semnalizare sonoră şi luminoasă, de iluminat, de legătură telefonică, prin portavoce, iublouri etc. Serveşte la antrenamente în vederea ascensiunilor sau coborârilor sub apă, consultări medicale pentru piloţi şi scafandri, decompresia scafandrilor care s-au aflat la adâncime, verificarea costumelor de scafandri etc.

BAROCICLONOMETRU *MN* Instrument compus dintr-un barometru extrem de sensibil şi un platou de vânt, care este folosit în zonele bântuite de cicloane pentru a stabili poziţia navei în raport cu centrul ciclonului şi cu traiectoria acestuia.

BAROGRAF *MN* Aparat meteorologic cu sistem de orologerie, destinat înregistrării automate a variaţiei presiunii atmosferice dintr-o anumită zonă, pe ore şi zile, timp de o săptămână, pe o diagramă specială, denumită barogramă. Studiul barogramei pentru un

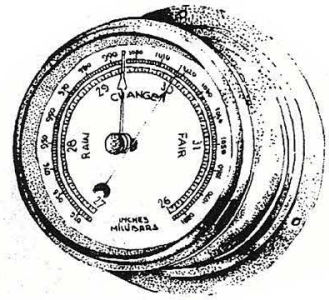


Barograf

anumit interval de timp permite să se prevadă cu aproximaţie starea timpului şi evoluţia acestuia; *sin.* barometru înregistrator.

BAROGRAMĂ *MN v.* barograf

BAROMETRU *MN* **1.** Instrument meteorologic folosit pentru măsurarea presiunii atmosferice. Poate fi cu mercur sau aneroid (metalic). Gradarea B. poate fi făcută în milimetri (instrumente vechi) sau în milibari (instrumente moderne). Pentru transformarea mm în mb se înmulţeşte nr. de mm cu fracţia 4/3 (1 mb = 1,33 mm). **2. B. de marină.** Tip obişnuit de barometru tubular fixat de peretele comenzii prin intermediul unor amortizoare şi al unei suspensii cardanice, care-i



Barometru anevoid

asigură o poziţie verticală permanentă şi izolarea de vibraţiile corpului navei. **3. B. aneroid** Baromentru metalic având ca element sensibil o capsulă vidată până la presiunea de 0,01 mm Hg care se dilată sau se contractă, indicând presiunea printr-un sistem de pârghii ce antrenează o săgeată. Folosit pentru cercetările expeditive.

BAROS DE CAZICI Ciocan mare de lemn folosit la baterea cazicilor; *sin.* ciocan de cazici.

BAROT *înv., sin.* traversă (de punte).

BARRANQUILLA Oraş-port în NV Columbiei pe malul stâng al Fl. Magdalena la vărsarea sa în M. Caraibilor. Accesul în port se face printr-un canal de 300–500 m lăţime, cu adâncimi de 11,5 m, permiţând intrarea navelor oceanice. Traficul anual cca 5 mil. t, constând în special din mărfuri de export (cafea şi produse petroliere).

BART, Jean (1650–1702) *ist.* **1.** Amiral francez, născut la Dunkerque. A servit iniţial sub ordinele amiralului olandez Ruyter după care a devenit corsar al marinei regale franceze. A devenit celebru participând la numeroase lupte navale în care a obţinut succese asupra olandezilor şi englezilor. Numai în confruntările din 1674–1675 a capturat peste 20 de nave olandeze. Regele Ludovic al XIV-a al Franţei l-a înnobilat (1694) şi l-a numit comandant de escadră (1697). **2.** Pseudonimul scriitorului român Eugen Botez, fost ofiţer de marină.(*v.* Botez Eugen).

„BASARAB" *ist.* Remorcher cu zbaturi construit în 1893 la Linz (Austro-Ungaria) şi achiziţionat de NFR. Caracteristici: depl. 111 t; dim 56,3 × 7 × 1,3 m; maşină cu dublă expansiune 650 CP; vit. 18,5 km/h. În primul RM nava a fost rechiziţionată şi a făcut parte din grupul port-mine dragaj al Apărărilor sub Apă fiind folosit ca dragor de mine. Rechiziţionat din nou în al doilea RM a făcut parte din Flotila de dragaj fluvial şi folosit pentru dragaj mecanic şi magnetic. După armistiţiul din 1944 a făcut parte din gruparea sovietică destinată să dragheze şenalul navigabil de la Giurgiu în amonte (*v.* „Amurgul") „B" a ajuns cu gruparea de dragaj până în apele Cehoslovaciei, înapoindu-se în ţară la 21.02.1945, când şi-a reluat activitatea în Marina Civilă.

BASARABI Port la Canalul Dunăre – Marea Neagră situat pe malul drept la km 39+500. Este dotat cu 10 dane operative şi 4 dane de aşteptare. Suprafaţa platformelor 9 ha iar cea a acvatoriului este de 14 ha. Portul este dotat pentru un trafic de cca 800 mii tone/an, reprezentând mărfuri generale, produse agricole, materiale de construcţie ş.a. Şantier de reparaţii navale.

„BASARABIA" 1. Motonavă de pasageri dintr-o serie de două unităţi („Transilvania") construită în Danemarca pentru SMR (1938). Caracteristici: depl. 6850 t; dim. 128,55 × 17,61 × 5,70 m; două mot. Diesel; vit. 25 Nd.; echipaj 146; pasageri 412 oameni. A executat curse regulate pe linia Constanţa – Alexandria – Haifa – Beirut – Pireu– Istanbul – Constanţa şi ocazional croaziere în M. Neagră. În preajma celui de al doilea RM cele două nave de pasageri, care au executat ultima cursă la 19 iunie 1941, au rămas să staţioneze la Istanbul. La sfârşitul războiului, conform prevederilor Convenţiei de Armistiţiu, printre navele care au fost predate URSS s-a numărat şi „B". A primit numele de „Ukraina" şi a intrat în Compania de navigaţie de la Odessa. **2.** Monitor cuirasat provenit din marina austro-ungară (ex. „Inn"), transferat României potrivit prevederilor Tratatului de pace de la Paris (1920) împreună cu nava soră „Bucovina" (ex. „Sava"). Caracteristici: depl. 550 t; dim. 62 × 10,5 × 1,3 m; două maşini cu abur 1700 CP; vit. 22 km/h. Cuirasă 25–40 mm. Armament iniţial II × 120 mm, III obuziere × 120 mm, II × 47 mm, IV mitr. Modernizat în 1939 a primit armament nou: IV × 120 mm naval şi AA în turele binate, II × 47 mm, II × 37 mm AA, I mitr. binată 13,2 mm. În al doilea RM, datorită lucrărilor de modernizare, nu a participat la operaţiuni decât în ultima parte (1944) acţionând pe Dunărea de mijloc împotriva convoaielor germane ce se retrăgeau în amonte după 23 aug. 1944. A capturat numeroase şlepuri şi remorchere. Chemat la comandamentul sov. de Reni a fost preluat de acesta iar echipajul debarcat; a arborat pavilionul sovietic şi a primit numele de „Kerci". În continuare a participat la operaţiuni pe Dunăre ajungând până la Budapesta. Restituit flotei române în 1951 şi-a reluat serviciul în nou înfiinţatul Divizion de monitoare sub indicativul M 406. Casat şi dezmembrat în 1960.

BASEA Deformare (turtire) a bordajului navei, provocată de o lovitură exterioară, de regulă, ca urmare a izbirii acesteia de cheu sau de o altă navă. ◇ „A face B." A căpăta o B.

BASEL Oraş şi port fluvial în Elveţia situat pe ambele maluri ale Rinului, unde acesta formează graniţă comună cu Franţa şi Germania. Se compune din două porturi distincte cu suprafaţa totală de peste 131 ha, cu adâncimi de 2,40–5,20 m. Traficul anual depăşeşte 7 mil. t reprezentând 1/2 din comerţul Elveţiei. Construit în 1924, portul este punctul terminus al navigaţiei renane şi singura legătură a Elveţiei cu marea. Dezvoltarea oraşului şi portului B. au luat avânt, în prezent fiind un centru mondial al industriei constructoare de maşini şi al produselor chimice.

BASILISC *ist.* Tun lung folosit pe galere în sec. XVI–XVII.

BASRA (Al Basrah) Oraş-port în Irak situat pe malul drept al fl. Shat-el-Arab, la 120 km de G. Persic. Unic port maritim al Irakului şi punct de legătură între India şi Orientul Apropiat. La cheuri pot opera simultan 9 nave. Portul are o capacitate de trafic de 2 mil. t; este vizitat anual de cca 850 nave. Dispune de suprafeţe mari de depozitare (depozite frigorifice pentru 260 mii t), pentru mărfuri generale, produse provenite din prelucrarea petrolului ş.a.

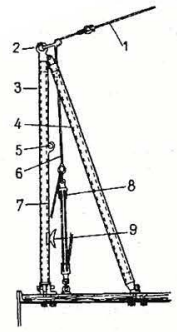
BASS (*engl.* Bass Strait) Str. între Australia şi Ins. Tasmania care face legătura între M. Tasmaniei şi Oc. Indian. Lungimea 317 km, lat. 224 km; ad. până la 97 m. În partea de V se află Ins. King iar în E grupul de Ins. Furno. Curenţi permanenţi de la V la E. Port Melbourne. Denumire dată în memoria exploratorului englez John Bass care a descoperit Str. B. în 1798.

BASTARDĂ *ist.* Galeră cu lăţimea mai mare decât cea obişnuită.

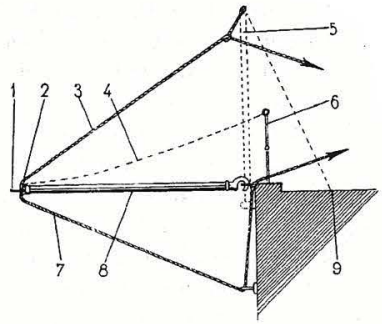
BASTIMENT *înv.* Termen folosit în trecut, însemnând „navă mare de luptă"; în prezent se foloseşte rar în sensul de simplu mijloc plutitor. *sin.* navă.

BASTINGAJ 1. Cheson în care se ţin hamacele. **2.** La navele vechi cu vele, locaş deasupra copastiei în care se păstrau în timpul zilei hamacele echipajului, fiind acoperit cu o plasă de B.

BASTON Bară cilindrică din lemn sau din metal. **B. de balustradă** B. uneori rabatabil pe care se întind lanţurile balustradei: *v. fig.* ascuţişuri; **B. de bompres** *v.* bompres. **B. de desrăsucire** B. din lemn tare, care, împreună cu un zbir, serveşte la desrăsucirea parâmelor de sârmă. **B. de pavilion** B. prevăzut cu un măr cu raiuri pentru saule de pavilion. B.d.P. prova serveşte la ridicarea geacului (în port), iar cel din pupa, la ridicarea pavilionului naţional (în port). Pe navele de luptă, luminile de ancoră se montează, de regulă, pe mărul B.d.P. prova şi pupa. B.d.P. prova poate avea o mică lumină vizibilă dinspre comandă pentru ca noaptea timonierul să poată observa



Baston de tendă:
1 – tendă; *2* – cârlig; *3* – baston de tendă; *4* – proptea; *5* – cârlig pentru tenda înclinată; *6* – atârnător de sârmă; *7* – sfârc de cânepă; *8* – palanc de tendă; *9* – tachet.

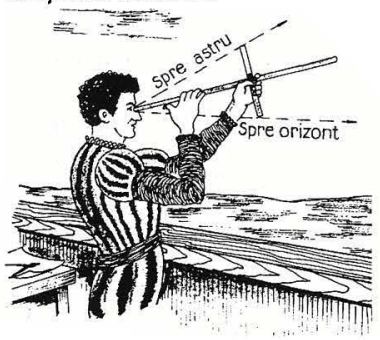


Baston de tendalet:
1 – vârf; *2* – matiseală tăiată; *3* – balansină; *4* – tendalet; *5* – baston de tendă; *6* – baston de balustradă; *7* – subarbă; *8* – baston de tendalet; *9* – covertă.

axul navei. Pe acest baston pot fi instalate, de asemenea, repere pentru aprecierea distanţelor; *v.* distanţă. Uneori se poate monta un mic B.d.P. şi deasupra mărului catargului. **B. de tendă** B. cu vârful în formă de cârlig

dublu prin care trece straja tenzii. **B. de tendalet** B. din lemn, cu un cui metalic la vârf, folosit pentru a scoate tendaletul în afara bordului; *v. fig.* tendalet.

BASTONUL LUI IACOB *ist.* Vechi instrument de navigaţie compus dintr-o riglă pe care poate aluneca o altă riglă dublă, perpendiculară pe prima. Făcând să alunece rigla dublă până când extremitatea sa inferioară se află în dreptul orizontului, iar cea superioară în dreptul unui astru, se putea măsura cu aproximaţie înălţimea acestuia.



Bastonul lui Iacob

BAŞE Tanc colector al apei provenită din condensatorul căldării şi din alte surse; după epurare, apa este trimisă din nou la căldări.

BATANGAS Oraş-port din Filipine, situat în SV Ins. Luzon pe ţărmul g. cu acelaşi nume din M. Chinei de Sud. Centru comercial important. Export: orez, zahăr, nuci de cocos şi palmieri. Intrep. de prelucrare a lemnului şi textile.

BATARDOU Baraj provizoriu, care serveşte la dirijarea apei pe un canal de derivaţie pentru a se realiza o incintă închisă. Se realizează pentru a permite executarea unor construcţii hidrotehnice.

BATAVIA, denumire olandeză a oraşului Djakarta (*v.*).

BATE *(despre velă)* A avea mişcări violente datorită mascării, adică primirii vântului pe faţa din prova (*a nu se confunda cu a flutura).* **B. bandula** *v.* bandulă. **B. înapoi** A pune maşinile în sens invers celui normal, pentru mers înapoi. **B. marea** A naviga multă vreme. **B. carturile** *v.* cart. **B. cheile** *v.* cheie de lanţ.

BATE-GABIA Căptuşeală a gabierilor în locul unde ar putea bate gabia.

BATE-PUPA Catarg mic sau vela respectivă la pupa unor ambarcaţiuni; *v.* yawl.

„BATEL SUBMARIN" *ist.* Submersibil proiectat de inginerul român Traian Teodorescu din Galaţi. Deşi iniţial (1880) a obţinut avizele necesare construirii navei în arsenalele statului, ulterior acestea i-au fost retrase. În 1881 invenţia a fost brevetată la Londra. Nefiind sprijinit în ţară, inventatorul a început construcţia submersibilului pe cont propriu în Elveţia (1883); nu avem alte informaţii despre construcţie. Remarcat într-o lucrare de specialitate apărută în Franţa (1900) pentru principiul original adoptat de inventator bazat pe variaţia flotabilităţii prin transferarea unei cantităţi de mercur între două rezervoare de volum variabil.

BATERIE 1. *mil.* Ansamblul tunurilor de acelaşi calibru de pe o navă. Navele de linie aveau, de regulă, o **B. principală**, cu tunuri de peste 280 mm, o **B. secundară**, cu tunuri de 150 mm şi o **B. antiaeriană**, cu tunuri de 20–130 mm. Uneori ultimele două se confundau. **2.** *mil.* Ansamblul turelelor sau tunurilor dispuse în aceeaşi parte a navei şi având acelaşi scop, de ex., **B. prova/pupa**. **3.** *ist.* Ansamblul tunurilor de pe aceeaşi punte a unei nave cu vele. **4.** *ist.* Spaţiul dintre două punţi (întrepunţi) unde se dispuneau tunurile şi unde locuia echipajul.

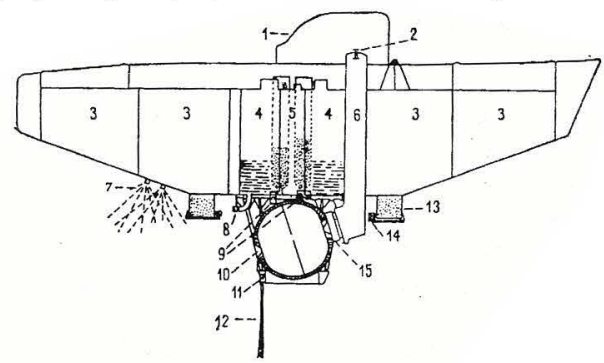
BATERIE DE COASTĂ *mil.* Subunitate de artilerie destinată apărării litoralului. Tunurile sunt amplasate în turele sau în diferite lucrări de fortificaţii.

BATERIE PLUTITOARE *ist.* Navă, cu sau fără propulsie, armată cu tunuri de calibru mare, destinată luptei de artilerie în acţiuni ca: bombardarea fortificaţiilor de coastă ale inamicului, apărarea bazelor proprii şi a navelor aflate în radă, duel de artilerie cu navele atacatoare. Primele B.P. au fost folosite în marina franceză la bombardarea forturilor ruseşti de la Kinburn (estuarul Niprului) în timpul războiului Crimeii (1853–1856). Aveau corpul de lemn acoperit cu o cuirasă de oţel. B.P. franceze participante la operaţie („Tonnante", „Lave" şi „Devastation") aveau caracteristici ca: L–53 m; l–13 m; vit.–5 Nd; maşină alternativă cu abur de 150 CP, elice. Centura blindată avea 100 mm grosime şi proteja corpul şi cele 10 tunuri cal. 160 mm.

BATERISIRE *v.* călăfătuire.

BATIMETRIC *oc.* Referitor la adâncimea mării; *v.* izobată şi hartă batimetrică.

BATISCAF oc. Submersibil autonom destinat cercetărilor oceanografice la mari adâncimi. Depl. 100–200 t. Constă dintr-o sferă (nacelă) de oţel rezistentă la presiuni mari (1600 atm) fixată la un corp de flotabilitate. Nacela adăposteşte echipajul (1–3 oameni), aparatura de cercetare şi cea de comandă şi control. Pe corpul de flotabilitate şi în interiorul lui sunt montate motoarele electrice care acţionează elicele de propulsie şi dirijare, bateriile de acumulatori, sursele de

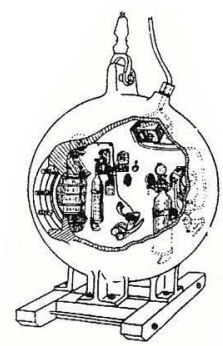


Schema batiscafului FNRS:
1 – baie; *2* – panou superior; *3* – rezervor de benzină; *4* – rezervor de echilibru; *5* – rezervor de benzină evacuabil; *6* – tub de acces în sferă; *7* – proiectoare; *8* – vană de echilibrare; *9* – pilitură de fier, (lest de manevră); *10* – ferestruică de plexiglas; *11* – comandă electrică a cârmei de frânghie; *12* – cârmă de frânghie; *13* – casetă de siguranţe; *14* – siguranţe; *15* – uşa sferei.

iluminat, dispozitivele de luat probe, aparatura foto etc. Corpul de flotabilitate conţine rezervoarele de balast, tubulatura de echilibrare şi silozurile pentru lest (bile de oţel, pilitură de fier etc.). Principiul de funcţionare al B. este similar celui al unui balon umplut cu gaz mai uşor decât aerul. Înainte de intrarea în imersiune rezer-

voarele de balast sunt umplute cu benzină (mai ușoară decât apa), care asigură flotabilitatea aparatului. La deschiderea valvulelor, apa pătrunde în rezervoare comprimând benzina iar B. se îngreunează și se scufundă. Deoarece benzina se comprimă proporțional cu adâncimea, viteza de scufundare crește rapid. Pentru încetinirea ei sau pentru începerea ridicării B. se eliberează de lestul din silozuri. Pe măsura ridicării, benzina se decomprimă evacuând apa și redând submersibilului flotabilitatea necesară. *ist.* Primul B. funcțional a fost realizat în Franța de prof. Auguste Piccard (FNRS 2) în 1931. A efectuat mai multe imersiuni atingând ad. de 4000 m în Oc. Atlantic (1954). Un al doilea B. a fost construit în Italia (Trieste) în 1953. Sub supravegherea prof. Piccard acesta a atins în 1960 în Oc. Pacific adâncimea de 10919 m, în groapa Marianelor.

BATISFERĂ *oc.* Aparat destinat explorării adâncimii mărilor (oceanelor). Constă dintr-o sferă de oțel inoxidabil, foarte rezistentă, prevăzută cu iublouri suspendată de un cablu ce poate fi lăsată în adâncime de pe o navă. În interior se pot afla 1–2 observatori sau numai aparatură de cercetare de la distanță. Observatorii sunt înzestrați cu aparatură de iluminat apa, de fotografiat, de legătură etc. Se folosește pentru descoperirea epavelor, cercetarea mediului subacvatic ș.a. Construită inițial de către americanii William Beebe și Otis Barton, B. a efectuat primele scufundări în 1930, atingând adâncimea de 400 m. În 1932 B. a coborât la 900 m. Prin aceste scufundări batisfera și-a dovedit calitățile, dar și punctele slabe, deoarece implica riscuri potențiale considerabile. O ruptură în cablul de suspensie ar fi însemnat moartea sigură a observatorilor. Valurile mari și balansul navei puteau avea consecințe grave. Din cauza acestor dezavantaje, batisfera a fost înlocuită cu batiscaful și mezoscaful, mai sigure și mai ușor de manevrat.


Bastisfera lui Beebe și Barton

BATOMETRU *oc.* Instrument folosit în lucrările oceanografice pentru luarea probelor de apă de mare de la diferite adâncimi. B. moderne sunt prevăzute și cu un termometru ce măsoară temperatura apei la adâncimile de la care se iau probele.

BATON ROUGE Oraș și important port din S SUA (Louisiana) situat pe malul st. al Fl. Mississippi. Cca 200 mii loc. Accesibil navelor oceanice. Centru de prelucrare a țițeiului, cimentului, sticlei, cauciucului sintetic. Traficul anual de mărfuri 75 mil. t. Legat de zonele petrolifere din E prin conducte de gaz și petrol.

BATTENBERG, platou ~ Platou folosit la rezolvarea problemelor de cinematică navală. Constă dintr-un platou circular gradat la periferie, un disc din aluminiu cu linii negre continue pe o direcție și cu linii negre întrerupte pe o altă direcție perpendiculară pe prima, un disc din material plastic transparent cu raze trasate din 10° în 10° și cu cercuri concentrice reprezentând distanțe sau viteze, două bare metalice, denumite bare de viteze; *v.* cinematică navală.

BATUMI Port pe țărmul de SE a M. Negre, în apropiere de frontiera Adjariei cu Turcia. Cap. Rep. Autonome Adjare din compunerea Gruziei. Slab protejat de vânturile dispre V. Dispune de cheuri pentru pasageri, produse petroliere, mărfuri în vrac, mărfuri generale ș.a. la care pot acosta nave cu un pescaj de până la 10 m. Prin port se derulează o cantitate apreciabilă de produse petroliere. Capacitatea totală de trafic pe an 10 mil. t. Este zona cu cea mai blândă climă de pe coasta Caucazului.

BATURĂ Șanț pe chila, etrava și etamboul din lemn în care se prind scândurile bordajului; *v. fig.* chilă.

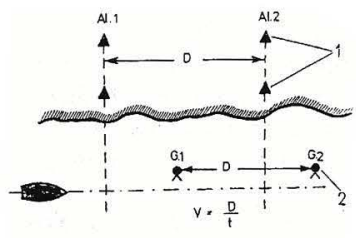
BAYAMO Gren violent, însoțit de descărcări electrice, pe coasta de sud a Cubei. Pornește din baia Bayamo și se risipește sub formă de ploaie.

BAZA MATEMATICĂ A HĂRȚII Totalitatea datelor care au fost determinate prin calcul și care se referă la stabilirea sistemului de proiecție, a canevasului cartografic, a scării și a dimensiunilor cadrului hărții.

BAZA VERGII *v.* vergă.

BAZĂ DE PESCUIT Navă frigorifică de transport destinată colectării de pe traulere și transportului din zonele de pescuit în porturile de destinație a produselor de pește oceanic ambalate în cutii și saci. B.d.P. românești sunt de două tipuri: Polar I și Polar II, care au următoarele caracteristici: depl. 9800 t; tdw 5170 t; dim. 130 × 16,8 × 7,20 m; vit.16,4 Nd. Tipurile Polar III și Polar IV, construite în 1973, au următoarele caracteristici: depl. 16 382 t; tdw 9288 t; dim: 151,88 × 22,24 × 7,79 m; vit. 17,5 Nd.

BAZĂ DE VITEZĂ Sistem format din cel puțin două aliniamente instalate pe uscat sau două geamanduri instalate pe mare, distanța între acestea în plan perpendicular fiind calculată cu precizie. O navă care se deplasează perpendicular pe cele două aliniamente (geamanduri) și înregistrează exact durata parcurgerii distanței își poate determina viteza folosind formula $V = \frac{D}{t}$. Pentru ca rezultatele să fie cât mai exacte, ca urmare a eliminării efectului curentului și vântului, baza se parcurge cel puțin o dată în fiecare sens. În același scop este necesar ca B.d.V. să aibă o adâncime suficientă pentru a elimina influența fundului mic.



Bază de viteză:
Al *1*, Al *2* – aliniamente pe mal;
G *1*, G *2* – geamanduri.

BAZĂ MARITIMĂ MILITARĂ *mil.* Raion de litoral și de mare de dimensiuni limitate, amenajat și înzestrat pentru dislocarea în siguranță a navelor militare împotriva atacurilor inamicului din aer, de pe apă, de pe submarine și de pe uscat, în care scop dispune de unități proprii de apărare și protecție (navale, terestre și aeriene) și de formațiuni (depozite, ateliere de reparații, șantiere), cazărmi și spitale, poligoane de instrucție etc. constituite, de regulă, într-o mare unitate maritimă. Un

element principal al BMM este portul care trebuie să ofere condiţii pentru desfăşurarea activităţilor de pregătire de luptă şi odihna echipajelor; *sin.*, *înv.* bază navală.

BAZĂ MARITIMĂ PLUTITOARE Tip de construcţie plutitoare proiectată în SUA care poate fi deplasată, în timp relativ scurt, într-o anumită zonă de interes de pe oceanul planetar. Este o structură autopropulsată care îi asigură o viteză de 1–2 noduri cu ajutorul unor motoare convenţionale. Lungă de 1 600 m şi lată de 140 m, structura dispune de o pistă de decolare-aterizare şi compartimente de locuit pentru cca 10 000 militari, ateliere, depozite, avioane, armament şi alte dotări necesare funcţiei de bază.

BAZĂ MILITARĂ Raion (teritoriu) special amenajat, situat pe o poziţie avantajoasă din p.d.v. militar, unde sunt dislocate unităţi (MU) ale diferitelor categorii de forţe armate, cu tehnica din dotare şi rezervele de muniţie, combustibil, hrană etc. B.M. pot fi de folosinţă permanentă sau temporară. Cele mai importante obiective ale B.M. trebuie să fie bine apărate şi mascate. B.M. pot fi de aviaţie, maritime, de rachete, ale trupelor de uscat ş.a.

„BAZIAŞ" Navă tip Ro-Ro (roll on/roll of) de 4700 tdw, cap de serie din alte 7 nave de acelaşi tip construite în România şi la şantiere străine în perioada 1982 – 1988 pentru Societatea „NAVROM".

Acest tip de navă modernă permite scurtarea timpului de încărcare/descărcare a vehiculelor rutiere sau a vagoanelor de CF prin introducerea lor în spaţiul navei direct pe roţi. De acelaşi tip au mai fost construite în anii 1982–1988 navele Ro-Ro tip „Tutova" de 6700 tdw (2) şi tip „Paşcani" de 4100 tdw (4).

BAZIN 1. Spaţiu acvatic dintr-un port (B. portuar) sau de la ţărmul unei ape (ocean, mare, fluviu, lac ş.a.), în general de formă dreptunghiulară, protejat contra vântului, curenţilor, valurilor, furtunilor, gheţurilor, folosit pentru staţionarea în siguranţă a navelor. Poate fi natural sau artificial. *Sin.* Golf mic. **2.** Mare sau porţiuni de mare, mărginită de coastă.

BAZIN DE ARMARE Bazin într-un şantier naval folosit pentru armarea navelor; *v.* cheu de armare.

BAZIN DE CARENAJ Bazin mic în porturile pescăreşti cu maree în care pe timpul mareei joase navele de pescuit intrate eşuează. După eşuare se poate face întreţinerea operei vii prin aplicarea abaterii în carenă *v.* abatere în carenă. *sin.* Bazin de eşuare.

BAZIN DE CARENARE Bazin cu o anumită lungime în care se studiază formele cele mai favorabile ale operei vii pe un model de navă în miniatură, confecţionat din ceară sau din material plastic, care se deplasează cu o viteză proporţională cu viteza navei reale. Mai există şi B.d.C. specializate pentru elice, pentru studiul cavitaţiei şi pentru analiza interacţiunii între două nave care trec aproape una de alta (*v.* sugere) sau pentru a analiza comportarea navei pe valuri etc. *Sin.* Bazin de experimentare.

BAZIN DE CONSTRUCŢIE Bazin special amenajat lângă un şantier de construcţii navale. Funcţionează ca un doc uscat, fiind amenajat cu porţi de închidere etanşe, pompe pentru golire şi umplere şi cu toate amenajările necesare călării navei şi lucrărilor de asamblare a corpului, suprastructurilor, montării instalaţiilor etc.; *v.* doc.

BAZIN DE IERNAT Bazin special amenajat în porturile supuse îngheţului, în care navele staţionează iarna când navigaţia este întreruptă. Pe cursurile de apă se pot folosi bazine naturale de iernat (zătoane, braţe secundare) sau bazine special amenajate în paralel cu albia, având gura în aval pentru a împiedica pătrunderea sloiurilor.

BAZIN DE ÎNTOARCERE Loc într-un canal sau şenal suficient de larg pentru a permite întoarcerea navei.

BAZIN DE JONCŢIUNE Locul în care se leagă două bazine portuare mai mari; *v.* bazin portuar.

BAZIN DE MAREE Bazin portuar în care adâncimea necesară staţionării navelor pe timpul mareei joase se menţine prin închiderea unor porţi înainte ca nivelul mării să scadă sub valoarea sa medie. Accesul într-un astfel de bazin este posibil numai în timpul mareei înalte, când nivelul mării asigură adâncimea necesară şi când porţile bazinului se deschid. B.d.M. se amenajează de obicei numai în porturile în care amplitudinea mareei depăşeşte 3–4 m.

BAZIN DE RADUB *sin.* Doc uscat *v.* doc.

BAZIN DE SPĂLARE Bazin portuar în care la mareea înaltă se acumulează apă în cantitate suficientă; la maree joasă acesteia i se dă drumul cu viteză mare pentru a spăla depunerile de pe fund, menţinând astfel o adâncime convenabilă a portului.

BAZIN HIDROGRAFIC Suprafaţa de uscat de pe cuprinsul căreia un fluviu (râu) îşi adună apele. Se măsoară în km².

BAZIN PORTO-FRANCO. Bazinul unui port, separat de restul teritoriului portului printr-un cordon vamal, în care se pot importa mărfuri fără taxe vamale.

BAZIN PORTUAR Parte din acvatoriul unui port mărginită din trei părţi de moluri cu cheuri unde navele pot staţiona şi opera mărfuri.

BĂCESCU, Mihai (1908–1999 n. Broşteni, Suceava). Biolog, membru corespondent al Academiei Române. Fost director al Muzeului de Ştiinţe Naturale, oceanolog de reputaţie mondială. A participat la expediţii oceanografice internaţionale pe nave de cercetare franceze şi ruseşti. Membru a numeroase societăţi şi comisii internaţionale de profil, între care Comisia pentru cercetarea M. Mediterane. Preşedinte onorific al Soc. de hidrobiologie din Moscova, membru corespondent al Academiei de ştiinţe „Liguria" (Italia) etc. A publicat peste 300 lucrări de prestigiu în domeniul hidrobiologiei.

BĂLAN, Iacob (1893–1983 n. Mahmudia, Tulcea) Contraamiral. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină (1915). În primul RM participă la acţiunile de luptă de la Turtucaia şi la operaţiunile din Delta Dunării, conducând primele trageri de pe monitoarele româneşti cu observare aeriană de la bordul unui balon remorcat de Rem. „Lori". În al doilea RM a fost

director ad-tiv al Stabilimentelor industriale ale marinei (ASIM). Pensionat în 1946 a continuat să fie atașat marinei elaborând studii legate de artileria navală, arme sub apă etc. Membru activ al Curții Supreme de prize maritime, al Asociației române de drept internațional și al Ligii Navale Române.

BĂLĂBĂNESCU, Eugen (1910–1990) profesor emerit, comandor. S-a distins în activitatea didactică, funcționând fără întrerupere ca profesor de matematici superioare la Școala Navală, Școala Militară Superioară de Marină și Institutul de Marină între anii 1938–1963. A contribuit la pregătirea a 25 de promoții de ofițeri de marină.

BĂLĂNESCU, Ion (1878 –? n. Giurgiu) Viceamiral. Absolvent al Școlii militare de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1899. Participă la războiul balcanic (1913) și în primul RM (1916–1918) ambarcat pe navele de luptă ale Diviziei de Dunăre și ale Flotei de operațiuni. Comandant al Forței Navale Fluviale cu gradul de comandor (1923–1926), comandant al Diviziei de Mare, cu gradul de Contramiral (1930–1934), apoi comandant al Marinei Militare (1934–1937). Trecut în rezervă (1937) a continuat să activeze pentru a promova interesele marinei. Membru fondator al LNR și inițiatorul înființării unui muzeu al Marinei Române. Pr. lucrări publicate: **Apele Dunării și Marea noastră, „Puterea maritimă" ca factor de civilizație și de apărare națională, Războiul naval pe înțelesul tuturor** ș.a.

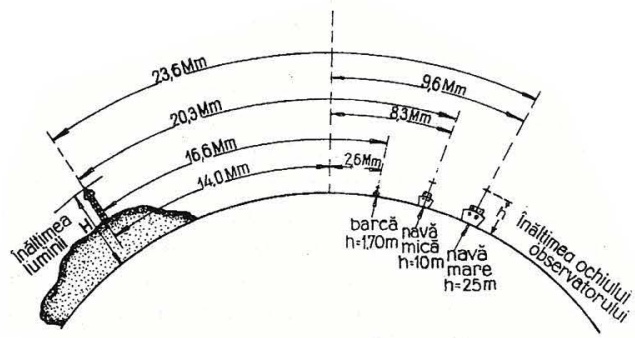
BĂLESCU, Constantin (1864–1929, n. Turnu Severin) Viceamiral. Din 1881 este elev la Școala navală din Brest (Franța), când participă la o călătorie circumterestră cu nava-școală franceză „Reine Blanche" (1882–1883). Încadrat în Corpul Flotilei cu gradul de slt. (1883). Șeful comisiei de supraveghere a construcției Cr. „Elisabeta" și a torp. „Năluca", „Sborul" și „Smeul". Comandă navele „Bistrița", „Mircea"(I), „Elisabeta" (1892–1901). Director al Arsenalului Marinei din Galați, funcție pe care o va îndeplini alternativ cu cea de Comandant al Diviziei de Dunăre (1906–1911). S-a remarcat prin măsurile luate în conformitate cu normele internaționale în legătură cu prezența la Constanța a cuirasatului rusesc răsculat „Potemkin". Șef al Direcției marină din Ministerul de Război (1911–1917). Comandant al Marinei Militare cu gradul de VAm, conduce operațiunile Flotei în campaniile din 1917–1918. Lucrări publicate: **Curs de morală și disciplină militară, Curs de manevră și tactică navală, Manualul debarcărilor** ș.a. A fost membru al Societății Geografice Române.

BĂRBUNEANU, Petre (1881–1976, n. Zvorsca, Dolj) Amiral. Absolvent al Școlii Navale din Fiume, Austro-Ungaria (1897–1902), cu stagiu de practică pe navele flotei din M. Adriatică și M. Mediterană (1903). Ambarcat pe nava-școală „Mircea" (I) ca ofițer secund, apoi comandant pe Torp. „Năluca" și al grupului de Torp. din Divizia de Dunăre. La intrarea României în primul RM a participat la atacul asupra Flotilei de Dunăre Austro-Ungară din portul Rusciuk (15 aug. 1916). Comandă monitorul „Brătianu" în campania de recuperare a Deltei Dunării (1917–1918). Director al Arsenalului Marinei (1921–1922), inspector de specialitate mine-torpile (1922–1924), comandant al Școlii Navale (1924–1926; 1928–1932), comandant al Diviziei de Dunăre cu gradul de CAm. (1933). Comandant al Marinei Militare (1937–1941). Îndepărtat din armată împreună cu alți 10 generali de regimul Antonescu; reactivat în 1945 și avansat amiral, a condus Subsecretariatul de Stat al Marinei până la desființarea acestuia (1947), când a fost pensionat. Autor al lucrării de referință **Mările și Oceanele Pământului** (1960) și al altor lucrări de specialitate.

BĂTAIA RADIOLOCATORULUI/RADARULUI Distanța până la care pot fi recepționate în bune condiții semnalele transmise de radiolocator; aceasta depinde de puterea emițătorului, de tipul antenei, de gama de frecvență a semnalelor și de condițiile de propagare (raportul semnal-zgomot) și se poate determina cu aproximație cu ajutorul formulei: $D = \sqrt{h_1} + \sqrt{h_2}$, în care: D este bătaia radiolocatorului (în Mm); h_1-înălțimea antenei radiolocatorului (în m); h_2-înălțimea obiectului observat (în m).

BĂTAIE Distanța până la care poate acționa o instalație de tragere, lansare, gură de foc, radioemițător, radiolocator etc.

BĂTAIE CALCULATĂ (*despre lumini*) Distanța la care poate fi observată lumina calculată în funcție de bătaia nominală, înălțimea sursei de lumină și înălțimea ochiului observatorului.



Bătaie calculată

BĂTAIE DE RAMĂ Mișcarea de ansamblu a unei rame, într-un ciclu complet de ramare.

BĂTAIE GEOGRAFICĂ (*despre lumini*) Distanța maximă la care poate fi văzută o lumină de un observator în condiții de vizibilitate bună, fiind limitată de curbura Pământului, înălțimea sursei de lumină și înălțimea ochiului observatorului. În cartea farurilor, B.G. este calculată pentru o înălțime a ochiului observatorului de 5 m (egală cu înălțimea comenzii unei nave mici de pescuit).

BĂTAIE LUMINOASĂ (*despre lumini*) Distanța maximă la care poate fi văzută o lumină la un moment dat. B.L. depinde numai de intensitatea luminii și de vizibilitatea meteorologică din acel moment, fără a ține seama de înălțimea sursei de lumină, înălțimea ochiului observatorului și curbura Pământului.

BĂTAIE NOMINALĂ (*despre lumini*) Distanța maximă exprimată în Mm la care poate fi observată o lumină în condițiile în care vizibilitatea meteorologică este de 10 Mm.

BĂTAIE OPTICĂ METEOROLOGICĂ (*despre lumini*) Distanța maximă la care poate fi observată o lumină în funcție de transparența atmosferei specificată în tabela de mai jos.

Cod	Atmosfera	Bătaie
0	Ceață deasă	50 m
1	Ceață groasă	50–200 m
2	Ceață moderată	200–500 m
3	Ceață ușoară	500–1000 m
4	Ceață subțire	0,5–1 Mm
5	Pâclă	1–2 Mm
6	Pâclă ușoară	2–5,5 Mm
7	Limpede	5,5–11 Mm
8	Foarte limpede	11–27 Mm
9	Excepțional de limpede	peste 27 Mm

BĂTĂLIE NAVALĂ *mil.* Angajament naval de mare amploare, la care participă importante grupări de nave de suprafață, submarine și aviație, având ca scop nimicirea unei grupări de forțe navale inamice, câștigarea supremației pe căile maritime dintr-o anumită zonă etc.

BĂTĂTURĂ *v.* pânză de vele.

BÂSTROE Proiect ucrainean (devenit cunoscut în 1994) de amenajare pentru nave de mare tonaj a Brațului Chilia (lung. de 116 km). Canalul presupune adâncirea și lărgirea Brațului Stambulul Nou (pe care ucrainenii îl numesc Bâstroe), cu o lungime de 8 km, ce unește brațul Chilia cu M. Neagră (la Nord de orașul-port Sulina). Lucrările la canalul Bâstroe au început efectiv la 11 mai 2004, fiind executate de o firmă germană, dar au fost inaugurate oficial la 27 aug. 2004, în condițiile unei puternice opoziții internaționale (mai ales din partea României care în această zonă are graniță comună cu Ucraina), deoarece săparea acestui canal poate afecta flora și fauna Deltei Dunării, dacă partea ucraineană nu va respecta normele internaționale de protejare a mediului natural.

BÂTĂ *MC* Bară de lemn cu care se sprijină marfa cărată pe umeri (cherestea). Operația de încărcare și descărcare se numește în acest caz încărcare-descărcare „la bâtă".

„BEAGLE" *ist.* Navă-barc construită în 1820 în Anglia. „B" comandat de cpt. Robert Fitzroy a participat la o expediție circumterestră (1831–1836) organizată de Amiralitatea britanică, având la bord pe cunoscutul naturalist britanic Charles Darwin. Pe timpul expediției s-au executat importante cercetări biologice care au marcat succesul activității științifice a lui Ch. Darwin, cercetări geologice asupra structurii ins. coraligene și vulcanice, lucrări de ridicare a coastei Americii de S, Noii Zeelande, Australiei ș.a. Caracteristici: depl. 235 t; dim: 28 × 7,2 × 3,8 m; VIII tunuri; echipaj 26 membri.

„BEARNAIS, Le" Fregată, prima navă militară franceză care a vizitat România după cel de-al doilea RM (1966).

BEATTY, David (1871–1936) Amiral britanic (1919). În serviciul flotei din 1884. În primul RM a comandat escadra crucișătoarelor de bătălie. A participat la atacul asupra BMM germane de la Ins. Helgoland, reușind să scoată din luptă 3 Cr. și un Ds. și la lupta de la Dogger Bank, unde a interceptat escadra germană comandată de Am. Von Hipper scufundând Cr. G german „Blücher". În bătălia din Yutlanda (31 mai–1 iun. 1916) a comandat avangarda flotei britanice îndeplinind parțial misiunea de a atrage flota germană în încleștarea cu grosul flotei engleze. Prim lord al Amiralității (1919–1927). A făcut o vizită la Galați ca oaspete al Marinei Române (1922).

BEAUDOUT, Henry (n. 1927) Navigator francez care împreună cu doi însoțitori a traversat în 1956 pe o plută Oc. Atlantic de la V la E între Halifax (Canada) și Falmouth (Anglia) parcurgând în condiții grele 3000 Mm în 87 de zile. Pluta botezată „L'Egare II", construită din 8 trunchiuri, avea 10 m lungime iar pentru propulsie un catarg cu o velă. Era a doua încercare a echipajului de a efectua o astfel de expediție.

BEAUFORT, notație ~ Prescurtări foarte răspândite, deși nereglementate printr-un acord internațional, folosite pentru a nota starea timpului: *b* – cer senin (acoperit mai puțin de 1/4); *bc* – cer parțial noros (acoperit 1/4–3/4); *c* – cer noros; *d* – burniță sau ploaie fină; *e* – aer umed (fără precipitații); *f* – ceață; *fs* – ceață pe mare; *g* – furtună (forța 8–9 cel puțin 10 minute); *G* – tempestă (forța 10 cel puțin 10 minute); *h* – grindină; *ip* – precipitații în vederea navei (stației); *Kg* – linia grenului; *Ks* – viscol; *Kz* – furtună cu nisip, cu praf; *l* – fulger, *m* – pâclă; *o* – cer complet acoperit cu nori groși; *p* – grenuri cu ploaie trecătoare; *q* – gren; *r* – ploaie; *rs* – lapoviță; *s* – zăpadă; *t* – tunet; *tir* – furtună cu ploaie; *tiz* – furtună cu zăpadă; *u* – cer amenințător; *v.* – vizibilitate excepțională; *w* – rouă; x – brumă; *y* – cer uscat; *z* – pâclă cu praf. Alte semnificații: literă mare – intensificare; sufixul *O* – ușor (slăbire); repetarea literei – continuitate; prefixul *i* – intermitență.

BEAUFORT Mare de bordură în bazinul Oc. Înghețat, în NV Americii de Nord, între Ins. Banks și țărmul de N al Pen. Alaska. Supr. 481 mii km². Ad. med. 1536 m, max. 3683 m. Temp apei de la 4° C la S la – 1,5° C la N; salinitatea 28–32‰ Acoperită de ghețuri tot timpul anului cu excepția fâșiei de lângă țărm de 50–100 km lățime, liberă de ghețuri în aug.

BEAUFORT, scară ~ *MN* Scară a forței vântului, elaborată în anul 1806, internaționalizată în anul 1926 și reglementată ulterior prin diferite acorduri internaționale, ultimul datând din anul 1956.

BEAUFORT, Sir Francis (1774–1857) *ist.* Navigator și hidrograf, șef al Direcției Hidrografice a Amiralității britanice. Contraamiral. A luat parte la numeroase expediții hidrografice deosebit de importante în apele Americii de Sud, Indoneziei, coastei Libanului, Turciei etc. A imaginat în 1806 o scară etalon pentru măsurarea vântului împărțind forța acestuia de la 0 la 12, corespunzător calmului plat până la uragan (vit. vântului 64 Nd), asociată cu descrierea aspectului mării, utilizată și astăzi sub numele de „scara Beaufort".

SCARA BEAUFORT (1956)[1]

Forța vântului	Viteza vântului (Nd, m/s)	Presiunea vântului (kgf/m²)	Denumirea vântului	Criterii de apreciere pe o navă cu vele[2]	Aspectul mării[3]	Denumirea stării mării și înălțimea medie (max. probabilă) a valurilor (m)	Forța mării după scara internațională
1	2	3	4	5	6	7	8
0	sub 1 / 0,0–0,2	0–0,1	Calm	Nava stă pe loc; nu simte	Marea ca oglinda	Calm plat 0,0	0
1	1–3 / 0,3–1,5	0,2	Adiere ușoară	Nava, cu toate velele întinse, are viteza foarte mică, atât cât să asculte cârma	Se formează încrețituri fără creste de spumă	Calm plat 0,1–(0,1)	0
2	4–6 / 1,6–3,3	0,7	Briză ușoară	Nava cu toate velele întinse, plin și strâns; v = 1–2 Nd	Valuri mici, însă scurte, dar mai pronunțate; creste cu aparență sticloasă, care nu se sfărâmă	Încrețită 0,2–(0,3)	1
3	7–10 / 3,4–5,4	1,6	Briză bună	Nava cu toate velele întinse, plin și strâns; v = 3–4 Nd	Valuri mai mari, cu creste care se sfărâmă; berbeci izolați	Frumoasă 0,6–(1)	2
4	11–16 / 5,5–7,9	3,1	Briză moderată	Nava cu toate velele întinse, plin și strâns; v = 5–6 Nd	Valuri mai mari; berbeci ușori	Ușor agitată 1–(1,5)	3
5	17–21 / 8,0–10,7	5,6	Briză rece	Se strâng rândunicile	Valuri moderate, de formă alungită; mulți berbeci (eventual, sar stropi)	Moderat agitată 2–(2,5)	4
6	22–27 / 10,8–13,8	7,9	Briză tare	Se strâng zburătorii	Încep să se formeze valuri mari	Agitată 3–(4)	5
7	28–33 / 13,9–17,1	11,6	Aproape furtună (furtună moderată)[4]	Nava poate purta contragabierii	Marea îngrămădește valurile; dâre de spumă albă în direcția vântului	4–(5,5)	
8	34–40 / 17,2–20,7	17,6	Furtună	Nava poate purta contragabierii și velele inferioare cu o terțarolă	Valuri de înălțime mijlocie, dar lungi; crestele se sparg în stropi; spuma aruncată în dâre precise pe direcția vântului; stropii de apă îngreuiază vizibilitatea	5,5–(7,5)	6

(urmare la p. 64)

Scara Beaufort (continuare)

1	2	3	4	5	6	7	8
9	41–47 20,8–24,4	23,2	Furtună puternică	Nava poate purta gabierii şi velele inferioare	Valuri înalte; dâre groase de spumă; marea mugeşte; vizibilitate redusă (stropi mari)	7–(10)	
10	48–55 24,5–28,4	30,0	Tempestă (furtună deplină)[4]	Nava poate purta încă vela mare şi trinca la ultima terţarolă	Valuri foarte înalte, cu creste deferlante; spumă în pete mari; suprafaţa mării albă; muget puternic; vizibilitate redusă	9–(12,5)	7
11	56–63 28,5–32,6	38,5	Tempestă violentă (tempestă)[4]	Capă sub velele de furtună	Valuri excepţional de înalte; mare complet acoperită cu pete mari de spumă; vârfurile crestelor valurilor sunt pulverizate; vizibilitate redusă	Mare foarte înaltă 11,5–(16)	8
12	64–71 32,7–36,9	45			Aer îmbibat cu spumă şi stropi; mare complet albă; vizibilitate foarte redusă	Mare fenomenală peste 14	
13	72–80 37,0–41,5	peste 45	Uragan	Nava nu mai poate purta nici o velă, dar are oarecare viteză datorită efectului vântului asupra operei moarte şi greementului			9
14	81–89 41,5–46,1						
15	90–99 46,2–50,9				Condiţiile de mai sus se accentuează treptat	idem	
16	100–108 51,0–56,0						
17	109–118 56,1–61,0						

1. Acest tabel serveşte numai ca ghid pentru largul mării. În ape închise sau în apropierea coastei cu vânt spre larg, datele nu mai corespund. Cifrele între paranteze din coloana 7 indică înălţimea probabilă (10% din valuri).
2. Înainte de 1939, criteriu pentru aprecierea forţei vântului. Nu mai face parte din Scara Beaufort oficială.
3. Din 1939, criteriu de apreciere a forţei vântului.
4. Înainte de 1956.

BECHEŞ, Gheorghe (n. 1937 Zalău). Contraamiral inginer. Absolvent al Şcolii Superioare de Marină promoţia 1959, al cursurilor de specializare la Academia Militară „Krâlov" de la Leningrad (1963–1965) şi al Academiei Militare Tehnice Bucureşti (1965–1970). A îndeplinit funcţia de şef al Direcţiei Tehnice şi Înzestrare şi locţiitor al comandantului Marinei Militare la Inspectoratul General al Armatei 1990–1996). Pensionat în 1997.

BEIJI Diagramă bazată pe faptul că latitudinea şi timpul sideral local sunt riguros definite prin înălţimile simultane a doi aştri ale căror coordonate sunt cunoscute. Verticala, trecând prin intersecţia a două curbe de înălţime, dă latitudinea, iar orizontala, timpul sideral local. Diferenţa dintre timpul sideral local şi timpul sideral la Greenwich este longitudinea.

BEIRA Oraş-port în Mozambic. Cca 50 mii loc. Unul din cele mai importante porturi din E Africii situat în G. Sofala din Oc. Indian. Este punctul terminus al căii ferate transafricane (Lobito–Beira). Prin port se exportă cea mai mare parte a producţiei miniere (cupru, cromaţi) din zonele de N şi S ale Rhodesiei. Aeroport.

„BEIRUT" *ist.* Navă de pasageri sub povilion turc, care la 24.05.1864 a plecat de la Constanţa la Istanbul având la bord pe primul domnitor al Principatelor Române, Alexandru Ioan Cuza, ce făcea o vizită la Curtea Suzerană Otomană în scopul de a obţine aprobarea noii constituţii. A fost prima călătorie oficială în străinătate a primului domnitor al României.

BEIRUT (BEYROUTH) Oraş-port al Libanului, situat pe ţărmul E al M. Mediterane. Pop. cca 600 mii loc. Portul de formă triunghiulară se întinde pe o suprafaţă de peste 40 ha. Apărat de 3 diguri, are 3 rade unde pot staţiona 20 de nave mari. Adâncimea la cheuri permite acostarea navelor cu un pescaj de 7–10,7 m. Anual poate fi vizitat de peste 3000 de nave. Traficul anual al portului se ridică la peste 4,5 mil. t. Dispune de o zonă liberă unde mărfurile pot fi tranzitate fără plata taxelor vamale. *ist.* Aşezat pe locul fostului port fenician Beryte, în ev. med. B. s-a aflat sub stăpânirea arabilor, cruciaţilor iar mai târziu a turcilor otomani. Din 1920 sub mandat francez. Din 1943 capitala Rep. independente Liban.

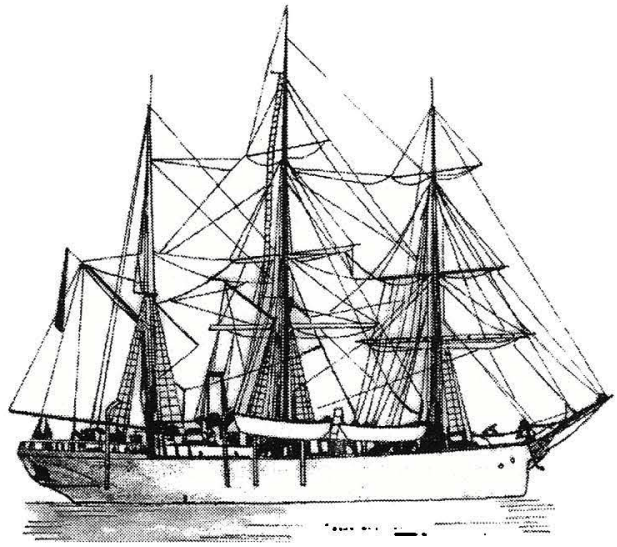
BELAT Vânt de Nord – Nord – Vest ce bate cu putere pe coasta de Sud a Peninsulei Arabice în perioada decembrie–martie.

BELEM *v.* balam.

BELEM (Para) Important oraş-port şi BMM în N Braziliei situat pe Amazonul de Jos în estuarul Rio de Para (145 km de Oc. Atlantic). Cca 495 mii loc. Centru comercial de unde se exportă cauciuc, materiale lemnoase, cacao ş.a. Şantier naval. Întemeiat la începutul sec. XVII sub denumirea de Santa Maria de Belem du Gran Para.

BELFAST Oraş-port şi capitala Irlandei de Nord situat la vărsarea R. Lagan în estuarul Belfast Laugh. Are 3 canale de acces şi adâncimi între 6 şi 9 m. Frontul de cheuri echipat cu utilaje moderne de manipulare a mărfurilor are o lungime de peste 12 km. Dispune de numeroase bazine şi docuri pe o supr. de 150 ha. Trafic anual de cca 7 mil. t cu o capacitate anuală de tranzit de 7300 nave. Importante şantiere navale specializate în construcţia de nave militare şi civile. Cale de lansare pentru superpetroliere (240 000 t).

„BELGICA" Navă belgiană de explorări polare, cu vele şi maşină auxiliară, folosită în expediţia la Polul Sud (1897–1899) condusă de Adrien de Guerlache. La expediţie au participat norvegianul Roald Amundsen şi savantul român Emil Racoviţă. Guerlache a explorat partea nordică a Ţării Graham şi a dovedit că acest pământ reprezintă un grup de insule. A ieşit apoi în M. Bellingshausen unde „Belgica" a fost blocată de gheaţă, echipajul fiind nevoit să petreacă iarna acolo. Nava s-a eliberat de gheţuri abia după 13 luni. Acesta a fost primul iernat din istorie în apele antarctice la latitudini mari (70°–71° lat. S).



„Belgica"

BELGRAD (BEOGRAD) Capitala Federaţiei Serbia-Muntenegru; port situat pe malul drept al Dunării la km 1167,5. Portul se compune din 2 bazine (superior şi inferior) cu o intrare comună. Lung. totală a celor două bazine este de cca 1300 m, lăţimea 85 m, adâncimea 3 m. Port protejat contra gheţurilor putând fi folosit ca iernatic. Se află la cca 1 km de oraş. *ist.* În Evul Mediu a avut un rol strategic. Apărat de lancu de Hunedoara împotriva asediului otoman din 1456. Cucerit de turci în 1521 şi eliberat în 1806. Din 1918 capitala Iugoslaviei. Ocupat de armata hitleristă în 1941 şi eliberat în oct. 1944 de trupele sovietice şi ale armatei de eliberare iugoslave.

BELIZE Oraş-port la M. Caraibilor în America Centrală, în statul cu acelaşi nume. Import: prod. alim., materii prime, prod. de larg consum; export: în principal esenţe de lemn preţios, banane, citrice, răşini, zahăr. *ist.* Descoperit în 1502 de Cristofor Columb şi inclus în regatul Noua Spanie. Din 1836 face parte din posesiunea britanică denumită Hondurasul britanic. Din 1981 port principal al statului independent B. în cadrul Commonwealth-ului.

BELLATRIX Steaua nautică γ Orionis (Orion), mărimea 1,7; în latină „Războinica".

„BELLEROPHON" *ist.* **1.** Navă de linie cu vele britanică pe care la 15 iulie 1815 s-a ambarcat Napoleon I Bonaparte, împăratul Franței, după abdicarea sa, aflându-se sub protecția guvernului englez. Nu i s-a aprobat debarcarea în Anglia și la 4 aug. 1815 „B" iese în mare unde fostul împărat este luat la bordul navei de linie „Swiftsure" care îl va transporta în Ins. Sf. Elena, locul său de exil **2.** Cuirasat britanic intrat în serviciu în 1864. Prima navă militară din lume construită cu dublu fund pentru a i se mări siguranța de navigație.

BELLINGSHAUSEN Mare de bordură în bazinul antarctic al Oc. Pacific, situată la E de Țara Graham, între 68° și 100° long V. Climă extrem de aspră caracterizată prin vânturi puternice și ninsori care bat și cad aprox. 250 zile pe an. Coastele mării sunt formate în cea mai mare parte din bariere de gheață abrupte, aproape inaccesibile. Ad. max. 4792 m. Curenți circulari; temp apei 0°–1°C; salinitatea cca 33,5‰. În lunile de iarnă și primăvară supr. mării este acoperită de câmpuri de gheață și aisberguri. A fost descoperită și cercetată prima dată de expediția rusă condusă de Bellingshausen și Lazarev (1819–1821).

BELLINGSHAUSEN, Faddei Faddeevici (1778–1852) Navigator și explorator rus. În 1803–06 a participat, sub comanda navigatorului Krusenștern A.J., la prima călătorie a unei nave ruseți în jurul lumii. În 1820–21, împreună cu M.P. Lazarev a descoperit Antarctida. A descris particularitățile climatice ale zonelor polare și tropicale. Numele său a fost atribuit mării omonime și unor puncte geografice.

BELTUL MARE (*dan.* Store Baelt) Str. situată în partea centrală a strâmtorilor care unesc M. Baltică cu Str. Kattegat, între Ins. daneze Fionia la V și Seeland la E. Lungimea cca 120 km, lățimea 11–78 km; ad. șenalului navigabil 11–71 m. Trecerea este fără restricții pentru navele comerciale și simultană a 3 nave militare. În cazul unui număr mai mare de nave militare este obligatorie înștiințarea cu 3 zile înainte pe cale diplomatică a autorităților daneze. Str. este traversată către N de un curent de supr. cu vit. de 3,3 Nd.

BELTUL MIC (*dan.* Lille Baelt) Str. situată în partea vestică a strâmtorilor care unesc M. Baltică cu Str. Kattegat, între Ins. Fionia la E și Pen. Iutlanda la V. Lung 125 km, lățimea 0,5–41 km. Ad. șenalului navigabil 12–81 m. Este traversată către NV de un curent de supr. cu o vit. de 3,3 Nd. Pe un pod de CF peste str. trece magistrala Hamburg–Copenhaga–Stockholm. Condițiile de trecere prin Str. B. Mic sunt identice cu cele ale Str. B. Mare.

„BEN FRANKLIN" *oc.* Mezoscaf francez, construit în Elveția sub îndrumarea prof. J.Piccard. A fost conceput pentru a naviga în apele curentului Golfului (Golfstrom), pentru cercetări la adâncimi medii, respectiv 200–300 m cu sonde până la 600–700 m. Expediția a avut loc în a doua jumătate a anului 1969. Au fost făcute cercetări asupra temperaturii și salinității apei, vitezei curentului, propagării sunetelor etc și au fost scoase fotografii stereoscopice asupra fundului oceanului în zona cercetată. Caracteristici: depl. 130 t; L 14,75 m; l 6,10 m; diametrul sferei 3,15 m; 24 iublouri prin care se efectuau observații la lumina proiectoarelor.

BENGAL Golf situat în partea de NE a Oc. Indian, între Pen. Indostan, Ins. Sri Lanca la V, Pen. Indochina, Ins. Andaman și Nicobar la E și extremitatea de N a Ins. Sumatra la S. Supr 2191 mii km²; ad. med. 2507 m; ad. max. 4490 m. În partea de N a G.B. se varsă marile Fl. Gange și Brahmaputra. Temp apei în feb. 25°C, în aug. cca 30°C; salinitatea 30–34‰, maree semidiurne până la 10,7 m înălțime. Din apr. până în dec. în G.B. se pot declanșa cicloane care produc efecte devastatoare pe apă și pe țărm. Principalele porturi: Calcutta, Madras (India), Chittagong (Bangladesh), Sandoway (Birmania).

BENGHAZI (Bengazi) Port și BMM a Libiei situate într-o baie a G. Sirta din M. Mediterană. Este protejat dinspre mare de moluri. Lung. frontului de cheuri 1,6 km cu adâncimi până la 12 m. Are 3 puncte de acostare în radă pentru tancurile petroliere. În port au acces nave cu un deplasament de până la 30 mii t. Traficul anual cca 1 mil. t. Import: mașini și utilaje industriale; export: petrol. Șantier de reparații navale. Aeroport internațional.

BENGUELA 1. Golf larg din Oc. Atlantic la coasta Angolei străbătut de apele curentului cu același nume. **2.** Curent rece, cunoscut și sub numele de curentul Subtropical de Sud, care scaldă țărmurile Africii Occidentale. Vit. 1–2 km/h. Temp. apei la suprafață: vara +19° în S, +26° la N; iarna +5° în S, 22° la N. În apropierea țărmului, sub influența curenților ascendenți, care ridică apa din adâncuri la suprafață, temp. apei scade sub +12°C. **3.** Oraș-port în S Angolei la Oc. Atlantic. Cca 24 mii loc. Este legat de calea ferată Transafricană care pleacă din Beira. Export: cafea, cauciuc, fildeș, argint. Important pentru exportul produselor miniere din Katanga (Congo).

BENIN Golf la V de delta Nigerului, cuprinzând coastele Dahomeyului și ale Nigeriei Occidentale (coasta sclavilor).

BENTOGRAF *înv.* Batisferă construită după modelul bentoscopului Barton, la scară redusă, folosită pentru executarea de fotografii în mediul subacvatic. Cu B. au fost realizate în 1950 fotografii la adâncimea record pe atunci de 1350 m. Are 1150 kg greutate și poate executa 375 clișee la intervale regulate.

BENTOS (*gr.* benthos–adânc) Totalitatea organismelor animale și vegetale care trăiesc pe fundul apelor. Componența B. depinde de curentul apei, salinitate, temperatură, transparență etc

BERBEC 1. *hd.* Creastă albă a unui val. B. apar, de regulă, la vânt de forța 4 după scara Beaufort. **2.** *ist* Navă utilizată către sfârșitul sec. XIX, în special pentru ducerea luptei cu pintenul.

BERBERA Port și BMM a Somaliei pe țărmul G. Aden din Oc. Indian. Portul are un front de cheuri de cca 1 km, cu adâncimi până la cca 10 m. Puncte de acostare în radă pentru petroliere. Din 1980, în baza unui acord, SUA folosesc pentru bazarea unor forțe portul și

aeroportul de la B. care serveşte ca punct de control în Orientul Apropiat al transporturilor de petrol prin Canalul Suez.

BERBOT (*engl.* bare boat) *MC* Navă fără echipaj, oferită pentru închiriere. *sin.* navă nudă.

BERCEA, Alexandru (1901 – ?) Cpt. Cdr. Reprezentant de frunte al sportului cu vele românesc. A participat la numeroase regate naţionale şi internaţionale ca membru al Yacht Clubului Român. Comandant al navei-şcoală „Mircea" (I) 1919–1931; ambarcat ca ofiţer pe nave de luptă unde s-a distins ca un foarte bun navigator. Şi-a încheiat cariera militară în funcţia de comandant al Ds. „Regina Maria". În rezervă după încheierea celui de al doilea RM.

„BERETĂ" Şapcă fără cozoroc, purtată de soldaţii din marina militară. *sin.* bonetă

„BEREZINA" *ist.* Cargou construit în Anglia în 1918 (4849 tdw) care, împreună cu alte 3 nave: „Plehanov" (5200 tdw, constr. 1900), „Dimitrov" (6096 tdw, constr. 1920) şi „Friedrich Engels" (5500 tdw, constr. 1930), a constituit cota de participare a părţii sovietice la înfiinţarea societăţii mixte de navigaţie Sovromtransport (1945). Între 1957–1958, nava a fost supusă la transformări şi reparaţii capitale. În 1961 i s-a schimbat denumirea în „Eforie".

BERGEN Oraş în S Norvegiei şi port important la Oc. Atlantic. Cca 250 mii loc. Lung. frontului de cheuri – 15,5 km cu adâncimi de cca 17 m. Dispune de dane specializate pentru nave Ro-Ro, feriboturi, tancuri petroliere ş.a. Şantiere navale având docuri uscate şi plutitoare, unde se pot repara nave până la 22 mii tdw. Capacitatea de trafic 3,8 mil. t anual. La 8 km SV de B. se află BMM principală a flotei norvegiene.

BERING, Marea ~ M. de bordură în Oc. Pacific separată de acesta de şirul Ins. Aleutine şi Komandore. Prin Str. Bering comunică cu Oc. Îngheţat. Supr 2315 mii km²; ad. med. 1640 m, max. 5500m. G. mai importante: Anadâr, Norton, Bristol. Maree cu ampl. de la 1,5 la 6 m. Temp. apei vara 6–10°C, iarna îngheaţă cu excepţia părţii de S. Salinitatea max. 33‰. Gheţari în derivă din iun. până în aug, în partea de N. În M.B. se varsă Fl. Anadâr şi Yukon. Principalele porturi: Anadâr, Providenia (Rusia), Nom (SUA). Faună marină bogată: peşti, balene, foci.

BERING Str. care desparte în N Asia de America unind apele Oc. Îngheţat de N (Arctic) cu cele ale Oc. Pacific. Lung. 96 km, lăţ. 86–198 km. Ad. şenalului navigabil 36–60 m. Curentul Oya-Shivo, care duce apele reci din Arctica în Oc. Pacific, are o vit. de 0,7 Nd. Din cauza gheţurilor este închisă în lunile de iarnă. Descoperită în 1648 de corăbierul rus S.I. Dejnev, a fost redescoperită în 1728 de V.J. Bering al cărui nume îl poartă.

BERING, Vitus Jonassen (1681–1741) Navigator şi explorator rus de origine daneză. A condus două expediţii în Pen. Kamceatka (1725–1730) şi (1735–1743). A traversat marea care-i poartă numele ajungând pe Jărmul de NV al Pen. Alaska şi în Arh. Aleutine.

BERLINĂ (*rus.* Berlina) Denumire regională care are următoarele sensuri: **1.** Lotcă (barcă) mare folosită în trecut pe Nistru. **2.** Şlep fără propulsie proprie folosit pe Nipru. **3.** Baidac sau semibaidac folosite pe Nistru şi Nipru. (*v.*)

BERMUDE, Insulele ~ Posesiune britanică în NV Oc. Atlantic, la o distanţă de 900 km de America de Nord. Arhipelagul B. este format din cca 360 de insule mici de corali şi stânci. Supr. totală 53,3 km² şi o populaţie de 60 mii loc. răspândită pe 20 de ins. locuibile. Două porturi oceanice Hamilton (centru ad-tiv) şi San George, care dispun de docuri de reparaţii nave şi depozite pentru aprovizionarea navelor Marinei Militare Britanice. Climă tropicală umedă, cu temperaturi între 17° şi 27° C. Economie bazată pe turism (90% din venituri), agricultură şi pescuit; *v.* şi „Triunghiul Bermudelor".

BERMUDIAN *v.* velă

BERNĂ, în ~ Poziţie a pavilionului naţional sau a mărcii de comandament la jumătatea catargului sau a bastonului, în semn de doliu naţional sau în cazul în care există un mort la bord. Dacă decedatul are dreptul la marcă de comandament, aceasta se arborează în B. odată cu pavilionul naţional.

BERTIN, grafic ~ Grafic pentru calculul înălţimii, compus din trei fascicule de drepte, trasate cu ajutorul formulelor:

$$\operatorname{tg}^2 {}^1/_2 P = \operatorname{tg} {}^1/_2 (90° - \alpha) \operatorname{tg} {}^1/_2 (90° - \beta) \text{ şi}$$

$$\operatorname{tg}^2 {}^1/_2 Z = \frac{\operatorname{tg} {}^1/_2 (90° - \alpha)}{\operatorname{tg} {}^1/_2 (90° - \beta)} \text{ unde}$$

$$\operatorname{tg}^2 {}^1/_2 \alpha = \operatorname{tg} {}^1/_2 (h + \delta) \operatorname{tg} {}^1/_2 (90° - \varphi) \text{ şi}$$

$$\operatorname{tg} {}^1/_2 \beta = \frac{\operatorname{tg} {}^1/_2 (h + \delta)}{\operatorname{tg} {}^1/_2 (90° - \varphi)}$$

în care: φ este latitudinea, δ–declinaţia, P–unghiul la pol, Z–unghiul la zenit.

BERTIN, riglă ~ 1. Riglă de calcul pentru înălţime şi azimut, bazată pe formulele graficului B. **2.** Riglă de calcul circulară, constând în esenţă din două spirale, una fiind aşezată pe un disc, iar cealaltă pe un inel suprapus. Gradaţiile reprezintă log. cotangente de jumătăţi de unghiuri.

BERTIN, table ~ Table ce folosesc pentru înălţimi formulele lui Souillagouet, iar pentru azimut formulele: sin. Z_1=sin c sec φ, ctg Z_2= sin b, tg (a–δ) şi $Z=Z_1+Z_2$, în care b şi c sunt respectiv a şi b din formulele lui Souillagouet, φ–latitudinea, δ–declinaţia.

BERTON Barcă pliantă de dimensiuni mici, cu osatură din lemn sau metal şi bordaj din pânză.

BICAZ Lac de acumulare navigabil în Valea Bistriţei la Izvorul Muntelui. Supr. 40 km²; lung. 35 km, lăţimea 2 km; ad. max. 96 m. Capacit. 1,3 miliarde m³ de apă. Construit pentru alimentarea cu apă a hidrocentralei cu acelaşi nume de 210 MW (dată total în folosinţă în 1962) şi pentru irigaţii. Complex turistic.

BICI *fl.*, *sin.* bintă prova, pici.

BICICOMĂR (*engl.* beach-comber) *arg.* Persoană care caută şi culege bunuri refolosibile aruncate de valuri pe plajă.

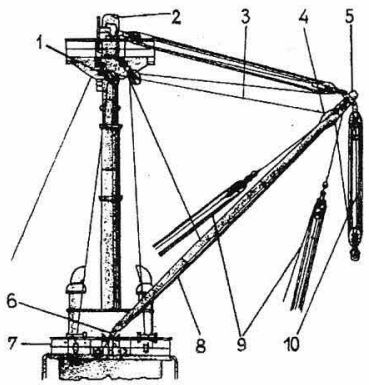
BICON 1. Semn de zi de culoare neagră, constând din două conuri cu baza comună, care este purtat în locul cel mai vizibil de nava ce remorchează sau de un mijloc plutitor remorcat, când lungimea convoiului depăşeşte 200 m; *v. fig.* semne de zi. **2.** Idem, folosit ca semn pe geamanduri; *v.* geamandură.

Bicorn de amiral (secolul XIX)

BICORN *ist.* Pălărie cu două colţuri, folosită de ofiţerii de marină începând din sec. al XIX-lea, iniţial, la ţinuta zilei şi, ulterior, la ţinuta de ceremonie. A fost scos din uz după cel de-al doilea război mondial.

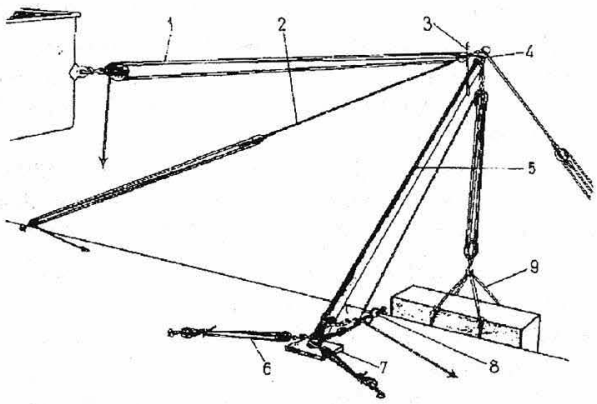
BIEF Porţiune a unui curs de apă, cuprinsă între două puncte caracteristice (de ex. între braţe, baraje, ecluze etc.) B. poate fi situat în amonte sau în aval de un punct caracteristic.

BIGĂ 1. Instalaţie de ridicare a greutăţilor, compusă dintr-un braţ de lemn sau metal, ce se sprijină cu capătul



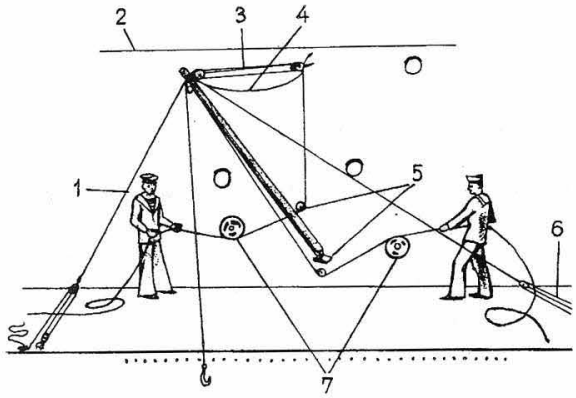
Bigă:
1 – pastică;
2 – catarg;
3 – balansină,
4 – rai;
5 – cap;
6 – călcâi;
7 – vinci;
8 – braţul bigii;
9 – gai;
10 – palanc de ridicare.

inferior (călcâiul), printr-o articulaţie (gât de lebădă), pe un catarg obişnuit sau pe un catarg (coloană) de încărcare.



Bigă improvizată:
1 – balansină cu palanc; *2* – braţ; *3* – baston pentru împiedicarea răsucirii; *4* – guler de parâmă; *5* – şcondru; *6* – palancuri de picior; *7* – talpă; *8* – pastică; *9* – sapan.

Capătul superior este ţinut de o balansină fixă sau mobilă, care se prinde de braţ cu o brăţară sau cu un ochi. De acelaşi capăt atârnă o macara sau un palanc cu care se ridică greutăţile. Braţul este ţinut sau manevrat lateral de gaiuri sau braţe. Călcâiele B. pentru greutăţi mari se sprijină pe punte; *v.* cranic, granic, gruie, încărcare, telefon. **2.** Instalaţie improvizată pentru ridicarea greutăţilor, compusă dintr-un şcondru ce se sprijină cu călcâiul pe o talpă de lemn, ţinut de palancuri de picior, de o balansină şi de gaiuri (braţe), formând o foarfecă aşezată pe o legătură sau pe fălci de lemn. Palancul de ridicare se prinde cu ajutorul unui zbir; *v.* capră, manevră de forţă, şcondru în bătaie, tripod. **B. de greutate** B. pentru greutăţi mari. Braţul B. este aşezat cât mai jos, uneori chiar pe punte. **B. de muradă** *sin.* bigă (2). **B. de perete** B. (1) de



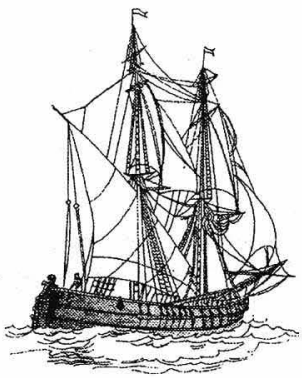
Bigă de perete:
1 – braţ (gai); *2* – perete; *3* – balansină cu palanc; *4* – balansină fixă; *5* – pastică; *6* – palancul braţului; *7* – baba cu motor.

dimensiuni reduse, având călcâiul fixat pe peretele unei suprastructuri şi fiind folosită în scopuri secundare.

BIKINI Atol făcând parte din Arh. Marshall (Pacificul Occidental) cu supr. de 5 km², aflat sub protectoratul SUA (1946). A fost folosit de SUA ca poligon pentru experienţe cu arma nucleară (1946–1969), în care scop populaţia insulei-atol (167 oameni) a fost evacuată. Experimentările au fost sistate în urma protestelor, îndeosebi ale organizaţiilor ecologiste, iar populaţia s-a reîntors pe insulă (1973).

BILANCELĂ Navă de cabotaj cu vele latine utilizată în M. Mediterană.

BILANDER *ist.* Navă de cabotaj cu doi arbori cu vele aurice, folosită în mările nordice.



Bilander

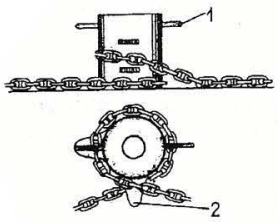
BILĂ 1. *v* ancoră amiralitate. **2.** *arg.* „A pune B. pe cinci" A se culca.

BILBAO Oraş-port în N Spaniei (Ţara Bascilor) situat pe râul Nervion la 15 km de vărsare în G. Biscaya. Lungimea frontului de cheuri 15 km, cu adâncimi de 15,7 m. Prevăzut cu terminale de containere, nave Ro-Ro, dane pentru mărfuri în vrac, pentru petroliere la o capacit. de 400 mii tdw. Este legat printr-o autostradă directă de portul Barcelona, pentru a înlesni traficul de mărfuri între porturile vest-europene şi cele din M. Mediterană.

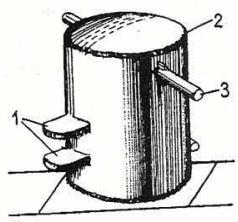
BINOCLU Instrument optic constând din două lunete (tuburi) identice, folosit pentru observarea obiectelor

îndepărtate. Lunetele au axele longitudinale paralele şi se pot apropia sau îndepărta cu ajutorul unui şurub, astfel încât distanţa dintre centrele optice ale ocularelor să fie egală cu distanţa dintre pupilele observatorului. B. are luminozitate şi câmp de vedere mai larg decât luneta, dar puterea sa de mărire este mai mică. Face parte din dotarea navelor.

BINTĂ 1. Baba cu un cui longitudinal şi urechi în borduri, instalată pe teugă, la care se ia volta lanţului ancorei. În ultimul timp se folosesc B. sudate. **2.** *fl., sin.* baba. **B. prova** *fl.* Baba instalată la prova, la care se ia volta remorcii la remorcarea grecească. **B. tambur** *fl.* Baba aşezată pe galeria unei nave cu zbaturi.



Bintă:
1 – cui; *2* – ureche.

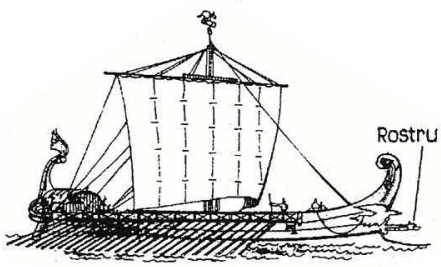


Bintă sudată:
1 – ureche; *2* – sudură; *3* – cui.

BIOHIDROACUSTICĂ Domeniu al bioacusticii care studiază capacitatea organismelor vii de a produce şi de a recepţiona undele sonore în mediul acvatic, precum şi efectul nociv al şocului sonor produs de aparatura de detecţie în scopuri militare sau în alte scopuri asupra faunei marine.

BIPOD Catarg cu două picioare; *v.* catarg.

BIREMĂ 1. *ist.* Navă antică cu două rânduri de rame. **2.** Galeră medievală cu ramele grupate două câte două.



Biremă

BIROU DE PILOTAJ *MC.* Sediul din incinta portului al serviciului de pilotaj, unde şeful pilot organizează operaţiile privind intrarea (ieşirea) navelor în port, acostarea lor la dane sau efectuarea diverselor manevre conform cererilor primite de la agenţiile de vapoare şi aprobate de autoritatea portuară.

BIROUL HIDROGRAFIC INTERNAŢIONAL (B.H.I.) Instituţie ştiinţifică formată din reprezentanţi ai statelor maritime, întemeiată în 1921 cu scopul coordonării activităţii hidrografice pe întreg globul. Sediul B.H.I. este la Monte Carlo (Monaco). Principalele atribuţiuni: asigurarea legăturii dintre serviciile hidrografice ale statelor membre, coordonarea activităţilor hidrografice, uniformizarea sistemelor de balizaj şi a procedeelor de cartografiere, studiul şi elaborarea celor mai bune metode de hidrografie şi navigaţie etc.

„BIRUINŢA" *ist.* Petrolier românesc dintr-o serie de 4 unităţi identice construite între anii 1977–1981 la Şant. Naval Constanţa pentru Soc. NAVROM („Independenţa", „Libertatea", „Unirea"). Caracteristici: depl. 150 000 t; dim: 304 x 46 x 22,5 m; mot. pr. 28 000 CP; vit. 16 Nd; autonomie 18 000 Mm. Din această serie, două nave au fost pierdute: „Independenţa" incendiată şi eşuată în faţa portului Haidar Paşa (Bosfor) în urma coliziunii cu cargoul grec „Evrialis" la 14.11.79 şi „Biruinţa", scufundat în urma unei explozii de gaze la bord în faţa coastei bulgare, la larg de C. Emine (1982).

BIRUL ŞEICILOR *ist.* Impozit instituit în Ţara Românească prin hrisov domnesc în anul 1694 şi care se percepea proprietarilor de şeici şi corăbii.

BISCAYA (Viscaya sau Gascogne) Golf în Oc. Atlantic între coasta de N a Spaniei şi cea de V a Franţei. Deschiderea către ocean 460 km; înaintat în uscat cu 400 km. Supr. 200 mii km²; ad. medie 151 m; ad. max. 5100 m; temp. apei iarna 5°–13° C, vara 10°–22° C. Salinitatea la supr. 35‰. Maree semidiurnă de ampl. 6–7 m. De-a lungul coastei sunt înşirate mai multe insule. Adeseori furtuni violente. În g. se varsă Fl. Garonne, Loire şi alte râuri. Principalele porturi şi BMM: Brest, Saint-Nazaire, La Rochelle (Franţa), San Sebastian, Bilbao, Santander (Spania). Importantă zonă de pescuit.

BISHOP, Eric (1891–1958) Navigator şi cartograf englez, partizan al ipotezei că în timpuri preistorice, triburi de navigatori din regiunea insulelor Pacificului Central şi Estic au navigat către V, stabilind legături cu continentul american. Pentru a-şi susţine ipoteza, a organizat şi a realizat două expediţii cu o plută din trunchiuri de bambus, aidoma cu cele folosite de insulari, având caracteristicile: L 13,5 m; l 4,8 m; două vele 50 m². În prima expediţie botezată „Tahiti Nui I" (nov. 1956–mai 1957) a parcurs 4000 Mm în 199 de zile de la Tahiti spre Chile, fără să atingă ţelul fixat. În a doua expediţie „Tahiti Nui II" (feb.–aug. 1958) a parcurs 6000 Mm în 141 de zile din Chile până în Tahiti, traversând cu succes Oc. Pacific de la E spre V.

BISMARK Arhipelag în Oc. Pacific situat la NE de Ins. Noua Guinee, aflat sub administraţie australiană. Cuprinde două insule mari (Noua Britanie 24 mii km² şi Noua Irlandă 12 mii km²) şi altele mai mici. Suprafaţa totală: 49 720 km²; cca 180 mii locuitori. Centrul principal Rabaul. În al doilea RM Arh. B. şi zonele adiacente au fost teatrul unor mari confruntări aero – navale între forţele japoneze şi cele americane.

„BISMARK" *ist* Cea mai puternică NL a Germaniei hitleriste. A intrat în serviciu în 1940. Depl. 53 000 t; vit. 30 Nd. Artilerie: IX x 381 mm; XII x 152 mm; XVI x 105 mm AA; XVI x 37 mm AA; cui rasă: 100–381 mm; 4 Hd Av. A participat la Bătălia Atlanticului în operaţia „Rheinübung" cu misiunea loviriii traficului maritim aliat, împreună cu CrG „Prinz Eugen". Plecat din M. Baltică a ajuns în Str. Danemarcei, unde a străpuns dispozitivul britanic de supraveghere, scufundând într-o luptă scurtă NL „Hood" şi avariind NL „Prince of Wales" (24.05.41). Dispărut în largul oceanului „B" a făcut obiectul unei căutări şi urmăriri neîntrerupte, în

care flota britanică a angajat forțe mult superioare (8 NL și CrL, 2 PA, 15 CrG și CrU, 22 Ds., 6 Sm. și aviație terestră). Reperat de cercetarea aeriană și atacat de AvTorp „B". a suferit avarii care l-au obligat să se retragă către Brest. Ajuns din urmă a fost supus atacurilor cu artileria și cu torpile, fiind scufundat la 27.05.41 la 450 Mm NV de baza navală de la Brest. Odată cu nava au pierit cca 2000 de marinari între care și comandantul crucierei Am. Lutjens. CrG „Prinz Eugen" a scăpat urmăririi refugiindu-se la Brest.

BISSAU Oraș, centru ad-tiv și principalul port al Rep. Guineea-Bissau (Africa de Vest) situat pe țărmul estuarului Fl. Gebu la Oc. Atlantic. Cca 20 mii loc. Export nuci și ulei palmier, vite, copra, lemn prețios. *ist.* Fondat în 1687. În 1942 centru ad-tiv al Guineei portugheze. Din 1974 centru principal al Rep. Guineea-Bissau.

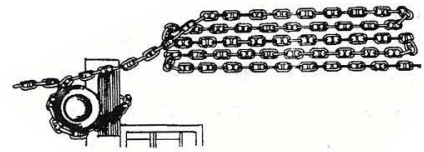
BISCUIT DE MARE *sin.* galet.

„BISTRIȚA" *ist.* **1.** Canonieră din seria de 3 unități identice („Olt", „Siret") construite în Anglia potrivit programului de dezvoltare a Marinei Militare (1886–1888). Caracteristici: depl. 100 t; dim. 30,5 × 4 × 1,8 m; mașină cu aburi triplă expansiune 360 CP; vit. 12,5 Nd. Armament: II × 57 mm, 1 mitr. Nordenfeld. A fost folosită pentru supravegherea și siguranța navigației pe Dunăre și în zona Constanța, precum și ca navă-școală. A participat în primul RM (1916–1918) în bătăliile de la Turtucaia și Rasova, acționând cu foc în sprijinul trupelor proprii. În 1919 nava a fost dezarmată și casată după 31 ani de serviciu. **2.** Cargou construit în Anglia (1915) și achiziționat de Soc. de navigație maritimă „România", împreună cu alte 4 nave cu caracteristici asemănătoare („Jiul", „Milcovul", „Oltul", „Siretul"). Caracteristici: cap. max. de încărcare 6500 tdw; dim. 111,3 × 15,5 × 6,7 m; vit 9 Nd. În 1915 a fost închiriat Ministerului de Război (împreună cu nava „Jiul") pentru transporturi militare și civile necesare statului român și aliaților săi pe ruta Brest și St. Nazaire (Franța) – Arhanghelsk (Rusia). La 11 nov. 1916 „B" a fost interceptat de Sm. german U – 43 și scufundat la aprox. 50 Mm de C. Nord (Norvegia). Echipajul a fost luat la bordul Sm. care l-a transferat micului velier rusesc „Ceaika" cu care a ajuns în portul norvegian Vardö, de unde a fost apoi repatriat.

BITOLEANU, Ion (n. 1936 Castelu, Constanța) Istoric. Prof. univ. dr. Absolvent al Facultății de istorie de la Univ. București (1960). În calitate de cadru universitar a predat istoria națională și istoria Marinei la Academia Navală „Mircea cel Bătrân" (1974–1999). A susținut peste 70 de comunicări științifice la sesiuni naționale și cu participare internațională. Volume publicate: **Istoria Românilor dintre Dunăre și Mare** (coautor 1979), **Tradiții navale românești** (coautor 1990), **Istoria Dobrogei** (coautor 1998), **Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân", Tradiții. Prezent. Perspective.** (coordonator). ș.a. Este membru al Asociației Oamenilor de Știință din România.

BITON *fl.* Babă mică.

BITURĂ Lanț de ancoră aranjat pe punte în vederea unei manevre.



Bitură

BIZERTA Oraș în N Tunisiei și port situat la ieșirea lacului cu același nume în M. Mediterană. Fostă bază militară navală franceză din anii 1882 și până în 1963, când Tunisia și-a obținut independența. Dispune de un arsenal, docuri uscate, ateliere de reparații nave. Activitatea economică se bazează pe prelucrarea petrolului, metalurgie, pescuit.

BJÖRNE *ist.* Navigator islandez, fiul lui Herulf (sec. X d.Hr.), probabil primul viking care a descoperit țărmul Americii în jurul anului 987 d.Hr. (cu aproape 5 secole înaintea lui Cristofor Columb). În Saga regilor Norvegiei (1179–1241) se relatează cum Björne, plecând din Islanda spre Groenlanda, ar fi ajuns la un țărm necunoscut. Potrivit legendei, B. ar fi îndemnat pe Leif Ericssönn (fiul lui Eric cel Roșu, descoperitorul Groenlandei) să plece într-o nouă expediție către acest tărâm oferindu-i propriul drakkar în acest scop. Expediția a atins coasta Americii de N (cca 1000 d.Hr.), confirmând relatarea lui B. *v.* Leif Erikssönn.

BLACKBURNE, table ~ Table de azimut și pentru navigația pe ortodromă, cuprinzând trei table, denumite ABC.

BLAKE, Robert (1599–1657) *ist.* Amiral englez, absolvent al universității Oxford (1625), „membru al parlamentului scurt". A îmbrățișat cauza republicană împotriva regelui Carol I Stuart, alăturându-se lui Oliver Cromwell. În anii războiului civil s-a remarcat în luptele împotriva trupelor regaliste (1643–1645), obținând gradul de general. În 1649 a fost numit unul din cei trei ofițeri generali (generals at sea) însărcinați să comande flota republicană. În 1650 a distrus flota regalistă a prințului Rupert, atacând-o în portul Cartagena (Spania), unde se refugiase și a izgonit trupele regaliste din Ins. Scilly. În războaiele Angliei împotriva Olandei (1652–1654) și Spaniei (1656–1659) a câștigat bătăliile navale de la Dover, Orkney și Kentish Knok în primăvara și vara 1652. A fost înfrânt în lupta de la Dungeness de forțele reunite ale amiralilor olandezi Ruyter și Tromp (dec. 1652). Câștigă însă bătălia decisivă „a celor 3 zile" de la Portland (feb. 1653) cu care se și încheie primul război anglo-olandez. În această bătălie a fost grav rănit. Trimis să arate pavilionul englez în M. Mediterană (1655) B. a distrus în G. Tunis o flotă a piraților barbaresti. În războiul cu Spania escadra lui B. a atacat Ins. Tenerife în Oc. Atlantic capturând un convoi spaniol cu un bogat tezaur. În drum spre țară B. a fost răpus de boală, murind înainte de a intra cu nava în portul Portsmouth. Autor al unor instrucțiuni tactice, care au rămas valabile și în sec. următor, și al unor norme de serviciu care au pus bazele disciplinei pe navele britanice.

BLINDAJ *mil.* Înveliș de protecție sub formă de plăci sau cupole de cele mai multe ori din oțeluri speciale,

folosite pentru protecţia personalului, armamentului şi organelor vitale ale unei nave de luptă; *v.* cuirasă.

BLIZZARD *MN* Vânt violent şi foarte rece care viscoleşte adeseori zăpada de pe sol; bate pe coasta Americii de Nord.

BLOC *sin.* anexă grafică.

BLOC-SECŢIE Parte prefabricată a corpului unei nave, care se asamblează pe cala de construcţie.

BLOCADĂ *mil.* Operaţiune având drept scop interzicerea folosirii mării atât de către navele militare, cât şi de către navele comerciale ale inamicului. Pe vremea navelor cu vele B. era, de regulă, strânsă, constând în supravegherea directă a coastei aflate în stăpânirea adversarului. Odată cu creşterea bătăii tunurilor şi apariţia armelor sub apă, a început să se practice B. la distanţă, adică în afara vederii coastei. Regulile războiului pe mare prevăd ca B. să fie declarată, limitată în timp şi spaţiu, efectivă şi imparţială; *sin., înv.* blocus.

BLOCADĂ COMERCIALĂ *mil.* Acţiune întreprinsă în timp de război sau în cazul unor conflicte locale, cu scopul de a închide porturile şi bazele unui stat, împiedicându-l astfel să facă comerţ cu străinătatea. Se asigură prin supravegherea porturilor, bazelor şi căilor de comunicaţii maritime cu forţe militare aero-navale. La începutul blocadei se acordă navelor neutre un termen în care să părăsească porturile şi bazele supuse blocadei.

BLOCKHAUS *mil.* Comandă cuirasată, din care se conduce o navă mare în timpul luptei. În B. se află toate instalaţiile necesare conducerii navei: timonă, telegrafe, telefoane, portavoci, repetitoare giroscopice etc.; *sin.* redută.

BLOCUS *înv. v.* blocadă.

„BLÜCHER" *ist.* **1.** Crucişător cuirasat german (1908). A participat la primul RM, fiind la data respectivă cea mai mare navă militară propulsată cu maşini cu abur când începuseră să fie folosite turbinele. A fost scufundat în lupta navală de la Dogger-Bank, în confruntarea directă cu Cr de bătălie britanic „New Zealand" (24.01.1915). Caracteristici: depl. 18 000 t; dim. 161 × 24 × 8 m; maşină cu abur 32 000 CP; vit. 25,8 Nd. Artilerie: XII × 210 mm; VIII × 150 mm. **2.** *ist.* CrG german (1938) participant la al doilea RM. Scufundat în G. Oslo cu 1000 oameni la bord, de bateriile de coastă, în timpul invadării Norvegiei de către armata hitleristă (09.04.1940). Caracteristici: depl. 10 000 t; dim 190 × 21 × 4,7 m. Armament: tunuri – VIII × 203 mm; XII × 105 mm; XII × 37 mm; 12TLT.

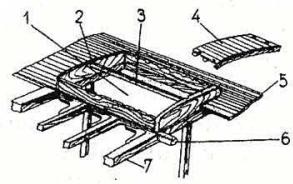
BLYTH, Chai (n. 1930). Navigator englez. Împreună cu un coechipier a executat în 1966 o traversare a Oc. Atlantic, într-o canoe cu vâsle, în 95 de zile. În 1970–71 realizează solitar o circumnavigaţie dinspre E spre V fără oprire, la bordul keciului „British Steel" (L 18 m). Plecat din portul Humbler River în oct. 1970 s-a înapoiat în acelaşi port în aug. 1971 după 292 zile de navigaţie.

BOALA SCAFANDRILOR *med.* Îmbolnăvire temporară ce apare la scafandrii care lucrează la adâncimi mari, în cazul ieşirii rapide la suprafaţă; constă din formarea de bule de azot în sânge, putând provoca paralizie sau moarte prin embolie. Boala se previne ridicând scafandrul la suprafaţă încet, cu opriri treptate la anumite adâncimi. Dacă acest lucru nu este posibil, imediat după ieşirea bruscă la suprafaţă, scafandrul este introdus într-o cameră de decompresie, unde este supus la presiunea la care a lucrat şi care se scade treptat până la presiunea atmosferică normală; *sin.* boală de cheson, boală de decompresie. *v.* barocameră.

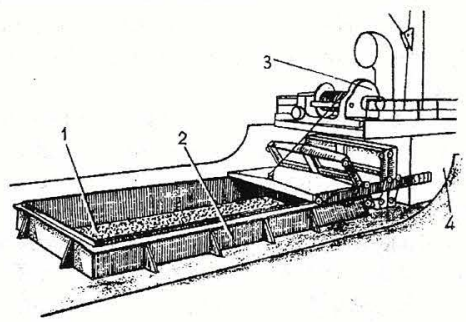
„BOBÂLNA" Mineralier (65 000 tdw) cap de serie pentru 9 nave de acelaşi tip („Baia de Arieş", „Baia de Fier", „Basarabi", „Bărăganul", „Bujoreni", „Brăneşti", „Borzeşti", „Bănişor"), construite la Şantierul Naval Mangalia în anii 1980–1985 pentru Soc. NAVROM. De acelaşi tip este şi seria „Băceşti" echipată cu motoare cu consum mai redus de combustibil.

BOBINET *pesc.* Greutate de diferite forme (cilindru, sferă etc.), confecţionată din lemn, fier sau cauciuc de diferite dimensiuni, care se montează pe grundrop, pentru a proteja talpa traulului împotriva asperităţilor de pe fundul mării şi a contribui la deschiderea pe verticală a gurii acestuia. Uneori, în special la traulele pelagice (de fund), B. se înlocuieşte cu un lanţ.

BOCAPORT Panou dreptunghiular din lemn sau metal, folosit la acoperirea gurilor de magazie de pe nave. Navele moderne sunt prevăzute cu B. metalici brevetaţi care se manevrează mecanic sau automat; *sin.* panou (capac) de gură de magazie.



Bocaport:
1 - gură de magazie; *2* - ramă (covuz); *3* - minginie; *4* - bocaport; *5* - punte; *6* - curent longitudinal; *7* - traversă.



Bocaport brevetat:
1 – gură de magazie; *2* – ramă (covuz); *3* – vinci; *4* – bocaport.

„BOCŞA" Mineralier (15 000 tdw) dintr-o serie de 11 unităţi identice construite la Constanţa şi Galaţi pentru NAVROM Constanţa („Bicaz", „Blaj", „Breaza", „Callatis" ş.a.) şi intrate în serviciu în anii 1971-1975.

BOEJER *ist.* Velier olandez cu fundul plat.

BOERESCU, Cezar (1865–?, n. Brăila) Contraamiral. Absolvent al Şcolii de Aplicaţie a Sublocotenenţilor şi Locotenenţilor, Bucureşti, promoţia 1886. Director al Şcolilor Flotilei (1898). Ambarcat ca ofiţer la bordul navelor Diviziei de Mare până în anul 1902. Detaşat la SMR, unde din 1908 este numit subdirector. În 1914 preia funcţia de director general al Soc. de Navigaţie

Maritimă „România", înființată în același an cu capital românesc privat, având ca președinte pe reputatul ing. Anghel Saliny. A îndeplinit remarcabil această funcție până în 1926 când s-a retras din activitate. A publicat lucrări de specialitate precum: **Chestiunea Serviciului Maritim Român** (1911); **Influența marinei comerciale asupra civilizației; Energia radiantă și gravitația** (1928); **Efecte giroscopice și giromagnetice** (1938); **Din minunile naturii–materie, energie, viață** (1945).

BOGDAN (COADĂ), Ion (1915–1981 n. Zăvideni, Vâlcea) Cpt. Cdr, absolvent al Școlii Militare de Marină (1938) și Academiei Militare Generale (1953). A participat în al doilea RM ca ofițer pe torp. „Năluca", puitorul de mine „Amiral Murgescu" și alte nave. În calitate de comandant al Grupului de nave fluviale de la T. Severin, a participat după 23 aug. 1944 la luptele pentru împiedicarea retragerii unităților de nave germane spre Budapesta, iar apoi la operațiunile de dragaj pe Dunăre împreună cu nave de dragaj sovietice. După 1953, comandant al BMM Dunărea de Jos cu sediul la Sulina. În rezervă din 1959, după care continuă să navige pe navele Marinei Comerciale până în 1978 în calitate de comandant de cursă lungă.

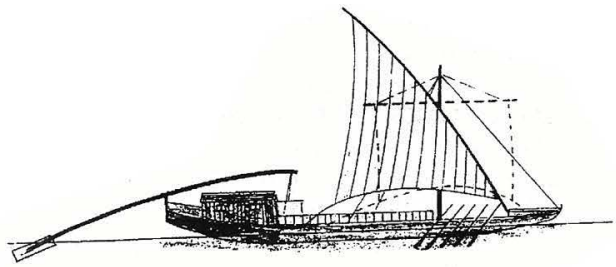
BOGDAN, Victor (n 1920 Jidostița, Mehedinți) Viceamiral (1998). Absolvent al Școlii de ofițeri marină, promoția 1942, al Școlii de aplicație (1946) și Academiei Militare Generale (1950). În anii celui de-al doilea RM a fost ambarcat la Dunăre (monit. „Ardealul") și la mare (torp. „Sborul"), executând numeroase misiuni operative. După armistițiul din 23 aug. 1944, a participat la operațiunile de dragare a șenalului navigabil al Dunării românești. Contraamiral (1959) a îndeplinit funcțiile de comandant al BMM Mangalia și Șef de Stat Major al Comandamentului Marinei Militare (1959–1966). În rezervă din 1966. Membru fondator al LNR după reînființarea acesteia în anul 1990; din 1994 președinte executiv al ligii.

BOGZA, Gheorghe (1908–1993 n. Ploiești) Academician, scriitor, marinar. Absolvent al Școlii Copiilor de Marină de la Țiglina-Galați (1923). În oct. 1925 se înscrie la Școala Maiștrilor de Punte din cadrul Institutului Maritim. În iunie 1926 este declarat inapt medical și clasat cu specialitatea timonier. Cele mai semnificative aspecte ale vieții sale de marinar sunt expuse în jurnalul de practică, unde consemnează impresii din viața și activitatea sa în școlile marinei și la bordul navelor militare. În prodigioasa sa carieră de scriitor subiectele de marină și terminologia de marină au revenit adesea în volume, precum: **Paznic de far**; eseuri: **Oceanul, Marea, Corăbii, Bătrân ocean, Albatrosul, Pescărușul**; poeme: **Lup de mare, Inscripții la temelia noului port** ș.a. Își semnează opera **Geo Bogza**.

BOIAN, Ion (n. 1927 c. Arefu, Argeș) Contraamiral (1981). Absolvent al Școlii superioare de marină promoția 1950 și al Academiei Militare (1952). A îndeplinit diferite funcții la unități și MU de nave, în Comandamentul Marinei, în Marele Stat Major, din care: șef secție Operații și locțiitor al șefului de Stat Major al MM (1964–1972); șef secție marină și grăniceri din M.St.M. (1977–1980); comandant al brigăzii VPR (1980-1983). Comandant al Div. 42 maritimă (1983–1990). În rezervă din 1990.

BOLARD Baba de cheu. Poate fi din metal, lemn sau beton armat sau o țeavă de tun vechi înfiptă în cheu.

BOLOZAN *ist.* Navă fluvială de transport folosită pe Dunăre și unii afluenți în sec. XVII–XVIII. În vechile documente românești apare și sub denumirile de bolazan, boloza, borozan, burazan. B. era propulsat cu o velă pătrată (sau triunghiulară, prinsă de o antenă) sau 3–5 perechi de rame acționate de vâslași care puteau sta în picioare. Cea mai veche descriere cunoscută a B. datează din anul 1779 și aparține căpitanului austriac Georg Lauterer. Caracteristici: capacitate de încărcare 56–67,2 t; L 19–34 m; l 3,8–5,7 m.



Bolozan: După o schemă întocmită de dr. Kurt Schaefer (Austria).

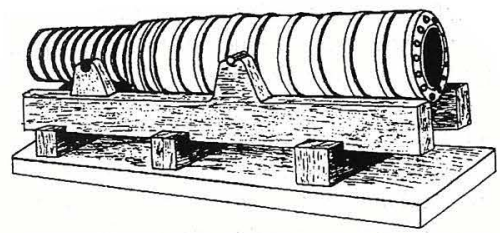
BOLTA CEREASCĂ *sin.* Sferă cerească.

BOLTĂ 1. Porțiunea rotunjită a navei la pupa; *v. fig.* corpul navei. **2.** Curbura etamboului (termen de șantier).

BOMBARD Barcă pneumatică (folosită de scafandri).

BOMBARD, Alain (1924–?) Medic francez renumit prin faptul că în anul 1952 a traversat solitar Oc. Atlantic de la Est la Vest în 65 de zile pe mica ambarcațiune pneumatică „L'Hérétique", pentru a demonstra că principala cauză a morții premature a naufragiaților este descurajarea. În acest scop nu a avut la bord nici un fel de provizii, trăind cu ce i-a pus la dispoziție oceanul. Drumul parcurs: Ins. Baleare–Casablanca–Gran Canaria–Barbados. De forma unei potcoave „L'H" avea L 4,65 m; l 1,90 m; o velă de 3 m² și două derivoare.

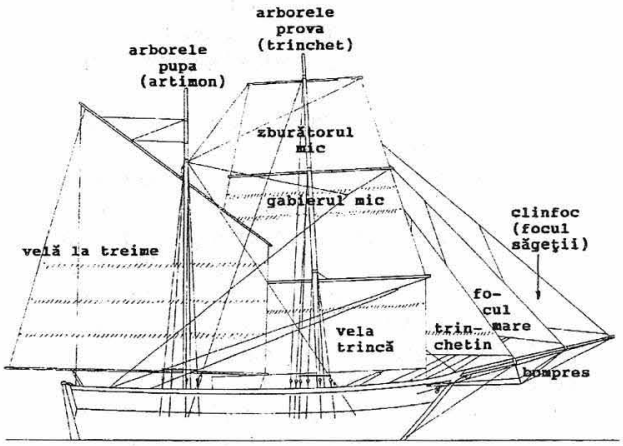
BOMBARDĂ *ist.* **1.** Armă de foc („gură de foc") asemănătoare tunului, apărută la sfârșitul sec. XIII și folosită la asediul cetăților. Calibrul B., până la 1000 mm; lungimea țevii – 5–6 calibre; greutatea totală



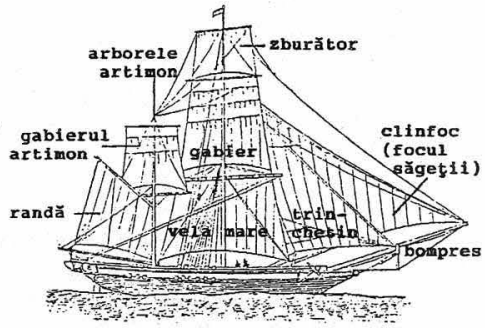
Bombardă de pe timpul lui Iancu de Hunedoara folosită din 1441 la apărarea cetății Timișoara. B. are calibrul de 310 mm și lungimea țevii de 1,95 m. (Muzeul Militar din Viena).

14–19 t. Confecționată din fier sau alamă, era instalată într-un jgheab din bârne, proptit în niște pari înfipți în pământ sau într-un zid. Ghiulelele din fier sau piatră

atingeau greutatea de 300–400 kg. Distanţa de tragere – cca 700 m. Putea trage într-o zi câteva lovituri. Prima menţiune a folosirii B. de către români datează din anul 1445 cu ocazia asediului cetăţii Giurgiului. Prima B. a fost instalată pe o navă în sec. XIV. Este vorba de nava „Cristophe de la Tour" în bătălia de la Arnemuyden (Ecluse) din 1338 dintre olandezi şi francezi. **2.** Navă cu vele cu doi arbori folosită cu precădere în sec. XVII–XVIII, ca navă purtătoare de artilerie cu un deplasament de 200–300 t. (*engl.* – bombard, *fr.* – bombarde, *it.* –



Bombardă grecească cu velă la treime.

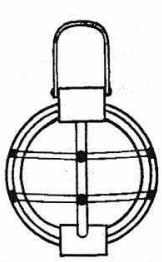


Bombardă medievală purtătoare de artilerie.

bombarda). **3.** Velier cu doi arbori folosit numai pentru transport, pescuit etc. reprezentând bombarda modernă civilă având numai trinchet şi artimon.

BOMBARE Deformare (umflătură) produsă spre exteriorul bordajului navei în urma unui şoc mecanic.

BOMBAY (Mumbay) Oraş-port şi BMM în India occidentală. Menţionat încă din sec XIII, B. este astăzi un important centru industrial şi comercial. Dispune de şantiere de construcţii şi reparaţii nave, 6 docuri uscate şi 4 cale de construcţii, unde se pot construi şi repara nave militare şi civile, rafinării de petrol ş.a. Lungimea frontului de cheuri dotate cu instalaţii moderne este de 18 km, adâncimea 10 m. Volumul traficului anual de mărfuri 20 mil.t. Se tranzitează petrol, cărbuni, laminate, maşini, bumbac ş.a.



Bombetă

BOMBETĂ Felinar de formă sferică.

BOMBETĂ ACUSTICĂ *înv.* Bombă mică, de mână, folosită pentru măsurarea adâncimii apei. Cronometrând intervalul de timp dintre momentul în care bombeta atinge suprafaţa apei şi momentul exploziei acesteia la atingerea fundului, precum şi din viteza de cădere (2 m/s), se determină adâncimea apei.

BOMPRES Catarg oblic la prova navei; *v. fig.* greement. La navele din lemn, B. se compunea, de regulă, din trei părţi: coloana fixată pe un călcâi şi asigurată cu un cerc metalic denumit gamon, iar apoi prelungită cu bastonul şi cu săgeata. B. este asigurat cu manevre fixe: sarturi laterale, mustăţi ce trec pe la extremitatea unui şcondru, denumit antenă. La partea inferioară, B. este asigurat de subarbă, întinsă cu ajutorul martingalei, iar la cea superioară, de straiuri pe care se înverghează focurile. Sub B. sunt fixate uneori nişte scânduri cu găuri, denumite viorile bompresului, prin care trec straiurile. La navele metalice, B. este format, de regulă, dintr-o singură bucată, iar manevrele fixe sunt confecţionate din tije metalice. Sub B. se află japapii pentru gabieri şi, uneori, o plasă de siguranţă. Până la începutul sec. XIX, sub B. se înverga o velă, care purta denumirea de civadă sau de civadieră (*v. fig.*. arboretul bompresului), iar câteodată şi o a doua velă, denumită contracivadă. În sec. XVII, pe B. era montat un arboret pe care se ridica gabierul B. În prezent pe B. se poate instala un baston pentru geac. Pe goelete, B. poate avea, la partea superioară, nişte şcondri denumiţi cluburi, pe care se înverghează marginea de întinsură a focurilor.

B. alunecător B. format dintr-o singură bucată, care se foloseşte pe navele mici, putând intra spre interiorul navei.

◇ *arg.* „A lua peste B." A lua peste picior.

BOMPRES PE DUNETĂ *înv.* Expresie folosită pentru a indica o formaţie de şir strânsă.

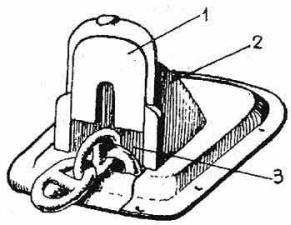
BON *MC* Document care conferă deţinătorului său dreptul de a primi sau beneficia de ceva. **B. de depozitare** Dovadă eliberată de administratorul unei dane de descărcare sau platformei de depozitare pentru mărfurile primite în depozit. **B. de livrare** Document semnat de reprezentantul unei agenţii de vapoare prin care se dispune predarea către o navă a mărfurilor specificate în bonul respectiv. Nu este un document negociabil; *v.* Conosament fracţionat.

BONET *înv., sin.* bonetă, beretă.

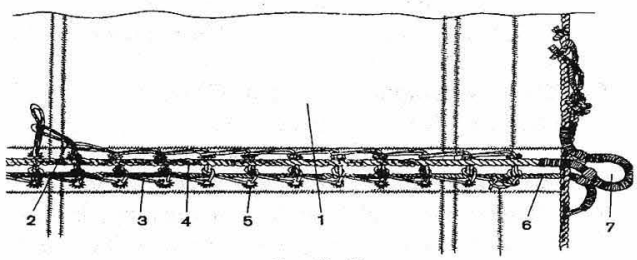
BONET PARASUFLU Glugă purtată de tunarii din armamentul tunurilor mari, ca protecţie împotriva zgomotului. Este confecţionată de obicei din azbest, asigurând şi protecţia împotriva flăcărilor.

BONETĂ 1. Beretă de marinar. **2.** Filtru colorat ce se montează pe luneta sextantului pentru observaţii la

Bonetă de marinar: (1)



Bonetă de nară: (3)
1 – capac; *2* – bonetă; *3* – ochi de puţ.



Bonetă: (4)
1 – velă; *2* – legătură olandeză; *3* – firuială; *4* – grandee; *5* – ochi de cioară; *6* – grandee; *7* – ochi de şcotă.

Soare. **3.** Tub încovoiat care acoperă ochiul de puț. **4.** Prelungire a velei legată prin firuială la partea inferioară a acesteia. **5.** *sin* aripă. **B. de ploaie** Pălărie impermeabilă purtată de marinari pe timp ploios.

BONJEAN, diagramă. Diagramă cu ajutorul căreia se determină deplasamentul pentru orice asietă și pescaj, precum și alte date referitoare la navă.

BONNEY, Anne *ist.* Femeie pirat de origine irlandeză. Personaj ieșit din comun al pirateriei din perioada 1700–1730. A luat parte la acțiunile piraților de pe brigantina „Dragon", comandată de căpitanul Charley Vane. În confruntarea cu o navă militară a guvernatorului din Jamaica, pirații au fost capturați, judecați, condamnați la moarte prin spânzurătoare și executați. Bonney a reclamat faptul că era gravidă (stare confirmată de medici) și execuția a fost amânată până la naștere. După naștere la intervenția tatălui său a fost grațiată.

BOOM *ist.* Tip de navă arabă utilizată pe fluvii și apele costiere, în zona G. Persic încă din sec. XIV. Construită din lemn, avea forme elegante și ambele extremități ascuțite putând înainta în ambele sensuri fără a mai face rondoul. Era propulsată de vânt cu ajutorul velelor triunghiulare, învergate pe o vergă ce avea lungimea navei. Se remarca prin viteză mare și o bună manevrabilitate. Nave asemănătoare sunt folosite și azi, dar sunt propulsate de elice acționate de motoare. *v.* Sohar.

BOR *v.* mascaret.

BORA Vânt puternic (40–60 m/s) în rafale, care bate frecvent în regiunile de coastă din E M. Adriatice și M. Negre, punând în pericol navele aflate în apropiere. Se naște cel mai adesea iarna, determinând scăderea bruscă a temperaturii, urmată de agitația puternică a mării.

BORANDĂ, Georgeta (n. 1947 Constanța) Muzeograf la Muzeul Marinei Române (1970–2005). Specialist în istoria marinei naționale moderne (1821–1918). A participat cu expuneri la mai multe sesiuni științifice în țară și străinătate. Publică numeroase studii și articole de istorie navală în prestigioase reviste de specialitate. Semnează în colaborare volumele: **Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române** (2001), **Istoricul crucișătorului „Elisabeta"** (2004) ș.a.

BORCEA, Ion (1879–1936 n. Buhoci, Bacău) Naturalist român, pionier al oceanologiei românești. Licențiat în științe naturale al Universității din Iași (1900). Obține doctoratul în științe naturale la Sorbona (Paris, 1905). Membru al Societății zoologice din Franța, apoi membru de onoare al acesteia (1932). Profesor al Universității din Iași din 1906 și până la sfârșitul vieții. Fondatorul Stațiunii zoologice marine de la Agigea (1926), moment cardinal în oceanologia română. A publicat cca 50 de lucrări și tratate de biologie marină, studiind în special biocenozele din M. Neagră.

BORCESCU, Gheorghe (1900–? n. Ghergheasa, Buzău) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1922. A îndeplinit diferite funcții în Divizia de Mare, Forța Navală Maritimă și în Flotila de Hidroaviație. A absolvit Școala de Pilotaj Aero (1923) și Istitutul Politehnic București. În 1932 a fost trecut la aviație ca ofițer navigant, fiind încadrat la Flotila I vânătoare, la Baza Aeriană Pipera și la Flotila de Hidroaviație. În al doilea RM a comandat Hidroaviația subordonată Marinei Militare (1943–1944). A adus o contribuție importantă la formarea piloților de hidroavioane.

BORD 1. Fiecare din cele două jumătăți ale navei, separate prin planul longitudinal. B. din stânga (privind de la pupa spre prova) se numește babord, iar cel din dreapta, tribord. **2.** *înv.* Jumătate din echipajul unei nave. Cele două jumătăți purtau denumirea de **B. babord** și respectiv, **B. tribord.**◇„Adunarea pe borduri" Fiecare B. al echipajului se adună în B. respectiv al navei, cu flancul drept spre prova. **3.** Navă, ca în expr. „La B."◇„Pe B.!" Comandă pentru a da onorurile cu sifleea unui ofițer care urcă la B. **4.** Marginea inferioară/superioară a unui astru cu diametrul aparent mare, ca Soarele, Luna. Distingem B. inferior și B. superior.

BORD ANGAJAT *mil.* Bordul în care se dă lupta. Bordul opus este bordul neangajat.

BORD DE SERVICIU *înv.* Jumătate din echipajul unei nave militare, care asigură serviciul timp de 24 ore. Bordul babord execută serviciul în zilele cu soț iar bordul tribord, în cele fără soț.◇*arg.* „Născut în bordul liber". Care se eschivează de la muncă, urmărind un trai ușor. „Născut în B. d.S." Care duce tot greul activității de la bordul navei.

BORD LA BORD *(despre două nave)* Alăturate.

BORD LIBER 1. Distanța măsurată pe verticală între linia de plutire și punte; *v. fig.* corpul navei. Pe navele comerciale, B.L. este reglementat printr-o convenție internațională; *v.* marca de B.L. **2.** Bord (2) care nu este de serviciu; *v.* bord de serviciu.

BORDAJ Învelișul exterior al corpului navei, construit din scânduri groase fixate, la navele de lemn, pe coaste, iar la navele moderne, din foi mari de tablă, placaj și, în ultimul timp, din plastic, fibră de sticlă ș.a. La ambarcațiunile mici, primitive, B. era construit din piei (de unde și expresia „pielea navei"), scoarță de copac etc.

BORDEAUX Oraș-port în SV Franței, pe malul stâng al estuarului Fl. Garonne, la 100 km de Oc. Atlantic. La începutul extinderii imperiului colonial francez (sec.XVIII), a fost poarta principală a comerțului cu Antilele franceze; din a doua jum. a sec. XIX se dezvoltă rapid devenind un mare complex industrial-portuar. Complexul portuar este format din portul propriu-zis cu sectoarele maritim și fluvial și 4 avanporturi înșirate în lungul estuarului, cu adâncimi între 9,5 și 14,5 m. Frecventat anual de cca 6000 de nave. Traficul anual de mărfuri cca 8 mil. t, fiind îndreptat cu precădere spre cele două Americi, Africa și bazinul M. Mediterane.

BORDEE 1. Distanța parcursă cu vele între două volte succesive; *v.* voltă (3). **2.** *ist.* Salvă executată cu toate tunurile de același calibru, care puteau trage într-un bord.

BORDUL DIN VÂNT Bordul (1) din care bate vântul.

BORDUL DE SUB VÂNT Bordul (1) opus celui din care bate vântul.

BOREAL *sin.* Nordic, din emisfera nordică, septentrional.

BORKUM-EMDEM BMM a Germaniei situată pe Ins. Borkum din grupul insulelor Frisice de Est din M. Nordului. BMM cuprinde și portul Emden. Lung. frontului de cheuri 3,2 km cu adâncimi până la 10 m. BMM deservește unități de nave. Șantierul Naval de la Emden specializat în construcția Sm.

BORNĂ Stâlp fixat pe malul unui curs de apă navigabil având în vârf un panou pe care este înscrisă cifra indicatoare a distanței față de origine (gura de vărsare) în km (B. kilometrică) sau în Mm (B. în milă marină). Fl. Dunărea este marcat pe porțiunea fluvio-maritimă cu B. în Mm, iar în continuare în amonte cu B. în km.

BORNEO, Ins. ~ *v.* Kalimantan.

BOROUGH (BURROUGH), Stephen (1525–1584) Navigator şi explorator englez, primul european care a navigat pe „Drumul de NE" până în apele Arh. Novaia Zemlia (Rusia). În expediţia pe care a condus-o (1566–1567) din însărcinarea negustorilor londonezi, a trecut de C. Nord, a ajuns la gura Fl. Kola apoi la gurile Fl. Peciora. A fost nevoit să ierneze în estuarul Fl. Dvina, fără a-şi atinge ţinta deşi ajunsese aproape de Ins. Novaia Zemlia. Expediţia şi-a îndeplinit scopul economic stabilind legătura cu negustorii locali din zona nordică a continentului.

BOSFOR (*tc.* Karadeniz Bogazi, *gr.* Bosporos) Strâmtoare între Europa şi Asia Mică ce uneşte M. Neagră cu M. Marmara. Lungime 30 km, lăţime 750–3700 m; ad. min. a şenalului navigabil 33 m. Ţărmurile sunt înalte (20–25 m) şi abrupte. Mai multe băi naturale asigură adăpostirea în condiţii optime a navelor, cea mai importantă fiind Cornul de Aur (Haliç) de la ţărmul european, în apropiere de intrarea în M. Marmara unde este aşezat oraşul Istanbul. Un curent de apă de la suprafaţă străbate str. de la N la S cu vit. de 3,4 Nd (6,4 km/h), deplasând anual 325 km^3 de apă mai puţin sărată din M. Neagră (18‰) în M. Marmara, iar un curent de adâncime deplasează anual de la S la N 175 km^3 de apă sărată (38‰) din M. Marmara în M. Neagră. Cele două ţărmuri sunt legate prin 2 poduri rutiere suspendate, având deschiderea podului la o înălţime de 64 de m faţă de nivelul apei.

BOSTON Complex urban şi portuar situat în NE SUA şi centru ad-tiv al statului Massachusetts. Se întinde pe ţărmul Oc. Atlantic pe mai multe peninsule în zona estuarelor Fluviilor Charles, Mystic şi Neponset. Portul, a cărui activitate a început încă din sec XVII, este astăzi un complex format din portul interior şi exterior, având împreună o supr. de 12 200 ha, cu adâncimi între 10 şi 13,5 m. Accesul în port se face prin 3 canale. Dispune de 250 docuri şi cheuri specializate, utilate modern cu o mare capacitate de manipulare şi depozitare a mărfurilor. Traficul anual trece de 20 mil. t. Principalele linii de trafic sunt cele legate de Marea Britanie şi porturile din V Europei, iar cele de cabotaj cu întreaga coastă de NE a Oc. Atlantic.

BOTEANU, Emanoil (1836–1897, n. Bucureşti) General de brigadă. Absolvent al Şcolii de ofiţeri Bucureşti. Şi-a continuat studiile în Franţa. Devine ofiţer de stat-major, şi este trimis în anul 1864 de domnitorul Alexandru Ioan Cuza în America în calitate de observator pe frontul Războiului de Secesiune (1861-1865). Repartizat pe lângă armata de pe Potomac a gen. George Gordon Meade, căpitanul Boteanu a avut ocazia să cunoască armata nordistă, participând în 1865 la bătălia de la fortul Stadman. A transmis în ţară o serie de reportaje publicate în revistele „România Militară" şi „Monitorul Oastei". Au fost singurele mărturii ale unui român despre sfârşitul războiul civil american. Revenit în ţară, a fost înaintat la gradul de maior şi numit în mart. 1867 comandant al Flotilei; ulterior, după două luni a fost mutat din Flotilă la corpul de Stat Major. S-a retras din armată în 1893 cu gradul de general de brigadă.

BOTEZ Inscripţie imprimată pe un pavilion, indicând litera, mărimea etc.

BOTEZ Eugeniu (1874–1933 n. Burdujeni, Suceava) Lt. Cdr şi cunoscut scriitor român. Absolvent al Şcolii de art., geniu şi marină şi al Şcolii de aplicaţie a marinei (1896). În funcţiile îndeplinite ca ofiţer de marină s-a distins prin cultură şi talent pedagogic. A îndeplinit misiuni pe linie militară în Olanda, Danemarca şi Suedia. În rezervă din 1912, cu gradul de lt. cdr. A continuat să activeze în marină în domeniul siguranţei navigaţiei în calitate de căpitan de port la Călăraşi, Constanţa şi Sulina, inspector pentru Dunăre (sectorul Galaţi – gurile Dunării). Delegat în Comisia interaliată a Dunării (1920–1921), apoi director al asistenţei sociale în România (1921–1931). A fost secretar al LNR (1921–1931) şi fondator al revistei „România maritimă şi fluvială". Membru corespondent al Academiei. Sub pseudonimul Jean Bart este cunoscut ca scriitorul prin care marea şi marina au pătruns în literatura română. Lucrări publicate: **Jurnal de Bord** (1901), **Războiul pe Dunăre** (1905), **Schiţe din lumea porturilor** (1928), **Europolis** (1933) ş.a. **2. B. Călin** (1909–1961) Căpitan. Fiul lui Eugeniu Botez (Jean Bart). A intrat în rândul cadrelor active ale Marinei Militare în 1934 cu gradul de aspirant. În iul. 1938, împreună cu lt. Ştefan Holban, reprezintă România, înscrisă pentru prima oară la regata organizată de marina germană la Kiel, clasându-se pe locul al IX-lea. După o specializare în Germania primeşte comanda VT „Viforul". Între 1944–1947 a fost ataşat militar naval în Portugalia. Lucrări publicate: **Abecedarul marinarului** (coautor lt. Constantin Copaciu); numeroase articole, în special de politică navală, în rev. „Marea Noastră".

BOTEZUL LINIEI Obicei marinăresc practicat pe navele de cursă lungă, când, într-un cadru de amuzament cu deghizări, sunt „botezaţi" cu apă de mare tinerii marinari când trec prima oară linia ecuatorului.

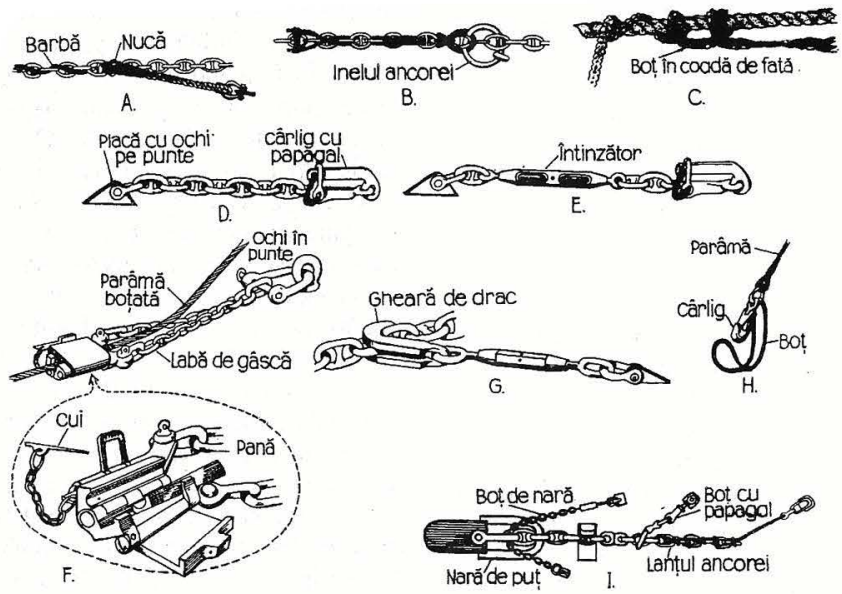
BOTEZUL NAVEI Ceremonial tradiţional care are loc cu ocazia lansării unei nave noi. Când i se anunţă numele se sparge o sticlă de şampanie de bordajul prova.

BOTNIC Golf situat în N M. Baltice, între Suedia şi Finlanda. Supr. 117 000 km^2; adâncimea în partea nordică 135 m, în cea sudică 294 m; salinitate redusă, între 3,3 şi 5,6‰. Partea de N a golfului este acoperită de gheaţă între lunile nov. şi iunie.

BOTZAN, Marcu (n. 1913, Craiova) A publicat numeroase studii (în revista „Hidrotehnica") şi cărţi despre viaţa nautică a poporului român, între care: **Canalele navigabile ale Împăratului Traian la Dunărea de Jos** (1978), **Vechi legături între marile căi navigabile europene şi asiatice** (1983), **Apele în viaţa poporului român** (1984), **Drumuri de apă** (1990).

BOŢ Capăt de parâmă sau de lanţ ce serveşte la asigurarea unei parâme, unui lanţ sau unei ancore. **B.** pentru parâme vegetale se fac din parâmă vegetală, iar cele pentru sârme, din lanţ. **B. simplu** Bucată de parâmă cu lungimea de 3–4 m, care are la un capăt un ochi cu rodanţă şi un cârlig, celălalt capăt fiind patronat. **B. cu**

nucă Bucată de parâmă răsucită în sart, care are la un capăt un ochi cu rodanţă şi un cârlig simplu, iar la celălalt, o nucă dublă. Porţiunea dintre ochi şi nucă se poate înfăşura. Sub nucă se prinde, printr-o jumătate de ochi întors, o saulă sau o salamastră, denumită barbă. Acest B. se foloseşte pentru boţarea lanţului de ancoră, ca supliment sau în locul unui B. de lanţ rupt. **B. turcesc** Are aceeaşi utilizare ca şi B. cu nucă. **B. în coadă de fată** B. cu rodanţă la care cele două parâme se desrăsucesc şi formează trei şuviţe ce se împletesc aşa cum îşi împletesc fetele cozile; serveşte la boţarea curenţilor bărcilor. **B. de lanţ** Capăt de lanţ ce serveşte la boţarea parâmelor metalice şi la asigurarea lanţului ancorei, având la un capăt un cârlig de papagal şi, uneori, un întinzător. **B. Carpenter** B. brevetat, care constă dintr-o labă de gâscă din sârmă (sau din lanţ), prinzându-se la unul din capete de un inel cu ajutorul unei chei şi având la celălalt capăt o cutie în care intră o pană cu caneluri potrivite sârmei ce urmează a fi boţată; pana este asigurată cu un şurub de fixare. Când cutia se închide, pana blochează sârma, care nu se mai poate fila. **B. cu gheară de drac** B. prevăzut uneori cu întinzător, care are, în loc de cârlig cu papagal, o gheară de drac. B. speciale: **B. alunecător** B. cu rodanţă care alunecă pe sârmele de ruliu, atunci când o barcă de salvare se lasă la apă pe mare rea, împiedicând-o astfel să balanseze; *v. fig.* barcă de salvare. **B. de amarare** B. ce serveşte la amarat tunurile. **B. de ancorator** *v.* ancorator. **B. de barcă** B. aflat la capetele gruilor de barcă; serveşte la ţinerea bărcii atunci când aceasta este scoasă, dar nu este ţinută în palancuri; *v. fig.* barcă de salvare. **B. de capon** B. cu care se boţează, la gruia de capon, ancora după traversare; *v. fig.* ancoră traversată. **B. de descurcat lanţurile** Capăt de lanţ cu cârlig de papagal, prelungit cu un sfârc de sârmă, iar uneori cu un braţ al sfârcului; serveşte la ţinerea B. când sfârcul este garnisit la cabestan. **B. de legare la geamandură** Capăt de sârmă cu cârlig de prindere şi cu zbir, care, după ce este trecut prin inelul geamandurii, se prinde în cârlig (*a nu se confunda cu cheia de legare la geamandură*). **B. de nară** Capăt de lanţ trecut prin inelul de ancoră pentru a asigura ancora intrată în nară. **B. de puţ** Capăt de lanţ cu cârlig de papagal, cu care se asigură capătul lanţului de ancoră în puţul lanţului. **B. de remorcă** B. Carpenter cu care se asigură remorca pentru cazul în care aceasta s-ar rupe. **B. de rondou** *v.* boţarea remorcii. **B. de şcondru** B. din cânepă care se fixează pe gulerul unui şcondru de acostare pentru a-l asigura. **B. de traversieră** Capăt de parâmă sau de lanţ, cu care se traversează ancora tip amiralitate.

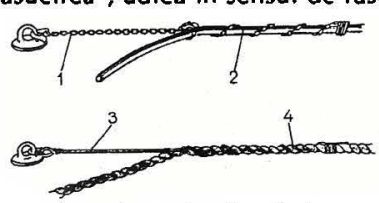


Boţuri:
A – cu nucă; *B* - turcesc; *C* – în coadă de fată; *D* – de lanţ cu papagal; *E* – de lanţ cu întinzător şi papagal; *F* – Carpenter; *G* – cu gheară de drac; *H* – de legare la geamandură; I – de nară.

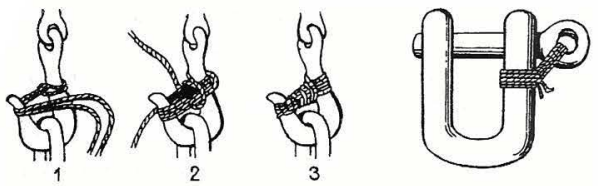
BOŢ CASANT Lanţ care ţine o navă în momentul lansării de pe cală şi care, rupându-se, absoarbe o parte din energia navei ce alunecă pe cala de lansare.

BOŢÁ 1. A fixa cu ajutorul unui boţ. **2.** A închide cu o legătură gura unui cârlig pentru a nu permite ochiului sau inelului să scape din acesta. **3.** A asigura un bulon de cheie cu o legătură.

BOŢARE 1. Fixarea unei parâme sau unui lanţ cu ajutorul unui boţ. B. unei parâme vegetale se face „cu răsucirea", adică în sensul de răsucire al parâmei, iar a unei parâme de sârmă, în sens invers răsucirii. **2.** Închiderea gurii unui cârlig cu o legătură. **3.** Asigurarea unei ancore tip amiralitate cu ajutorul lanţurilor, denumite boţuri de ancorator. **4.** Asigurarea unui bulon de cheie prin legarea la cheie.



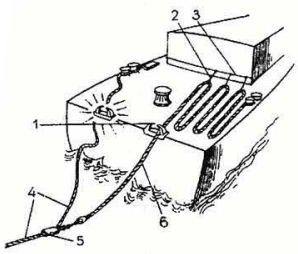
Boţarea parâmelor:
1 – lanţ; *2* – parâmă de sârmă; *3* – saulă; *4* – parâmă vegetală.



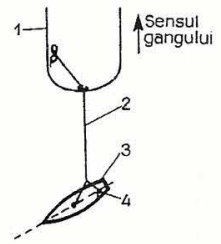
Boțarea unui cârlig

Boțarea unei chei

BOȚAREA REMORCII 1. Prinderea remorcii cu un boț care, la rândul său, este ținut de o parâmă în bucle. Boțul și parâma sa rămân în bandă atât timp cât remorca nu se rupe sau nu este virată la bord. În cazul în care se rupe, remorca rămâne prinsă de boț și poate

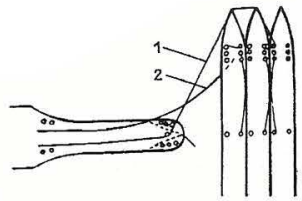


Boțarea remorcii:
1 – ureche de remorcă; *2* – legături de filieră; *3* – filieră; *4* – remorcă; *5* – boț Carpenter; *6* – remorcă de siguranță.



Boțarea remorcii pe remorcher:
1 – navă remorcată; *2* – remorcă; *3* – remorcher; *4* – cabestan.

fi recuperată. **2.** Aplicarea unui boț de rondou pe remorca unei nave fluviale la întoarcere, pentru a nu permite ca remorcherul să fie traversat, adică răsturnat, atunci când remorca ar trage de travers.



Boțarea remorcii la rondou:
1 – remorcă boțată; *2* – remorcă în bandă.

BOȚMAN *v.* șef de echipaj, nostrom.

BOUGAINVILLE Cea mai mare insulă din grupul Insulelor Solomon din Oc. Pacific. Face parte din teritoriul aflat sub tutela Uniunii Australiene. Supr. 10,5 mii km²; cca 50 mii loc. Relief vulcanic, alt. până la 3100 m. Păduri ecuatoriale; climă umedă; se cultivă: banane, cafea, cacao, Expl. de plumb, cositor, aur. Poartă numele navigatorului francez L. A. Bougainville.

BOUGAINVILLE, Louis Antoine (1729–1811) Navigator francez. În 1766–1769 a făcut ocolul pământului la bordul fregatei „Boudeuse". Notele sale de călătorie (Voyage autour du monde) au devenit cunoscute în toată lumea. În România au apărut în 1961 într-o traducere intitulată „Călătorie în jurul lumii". Numele său a fost atribuit celei mai mari insule (10 000 km²) din Arh. Solomon în Melanesia (Oc. Pacific).

„BOUNTY" Navă militară cu vele tip fregată cu trei arbori, sub pavilion britanic, construită în 1787; a devenit celebră ca urmare a revoltei echipajului (8 apr. 1789) împotriva comandantului navei, Cpt William Bligh, din cauza asprimii exagerate. Comandantul împreună cu 18 marinari rămași fideli au fost abandonați într-o barcă, cu care au reușit să străbată 4000 Mm până la Ins. Timor. Bligh, ajuns la gradul de VAm a decedat în 1817 la Londra. Caracteristici: depl. 980 t; dim: 54,8 × 13,5 × 6,4 m; 24 tunuri; echipaj 46 marinari.

BOUVET, Ins. ~ Cea mai izolată insulă din lume, situată în S Oc. Atlantic la cca 1350 Mm SV de Capul Bunei Speranțe. Aparține Norvegiei. Formată din bazalt și trahit. Supr. 68 km². Acoperită de gheață. Maluri abrupte. Descoperită în 1730 de expediția franceză condusă de J. Baptiste Bouvet de Lozier, plecat în căutarea continentului sudic. În 1927 este ocupată de Norvegia, devenind teritoriu norvegian (1930). Bază norvegiană a flotei de baleniere.

BRAC *MC* Suport din lemn așezat sub marfă, pentru a repartiza greutatea pe o suprafață mai mare.

BRACHET Piesă din tablă de oțel, de regulă de formă triunghiulară, folosită pentru îmbinarea prin nituire sau sudare a două elemente de osatură ale navei. *sin.* guseu, colțar.

BRAHMAPUTRA, Fluviu ce străbate terit. Chinei, Indiei și Pakistanului. Lung. 2900 km; supr. bazinului 935 mii km². Izv. din ghețarii de pe platoul Tibetului (Himalaia), sub numele de Matsang și se varsă în G. Bengal după ce se unește cu Fl. Gange, formând o uriașă deltă comună. Vara, în urma topirii ghețarilor și a ploilor musonice, nivelul apei crește cu 10–12 m, provocând revărsări. Iarna debitul apei scade simțitor. Este navigabil pe cursul superior (în Tibet) pentru ambarcațiuni. Pe cursul inferior și mijlociu este navigabil pentru nave mijlocii și mari de la vărsare în amonte pe o distanță de cca 1290 km.

BRAND *înv., sin.* hamac *(termenul se folosea încă înaintea celui de-al doilea război mondial).*

BRANDBAHTĂ *ist.* Termen de origine olandeză a intrat în l. română prin intermediul l. ruse (brandvahta). Inițial a avut sensul de serviciu de observare și înștiințare asupra incendiilor apărute în zona unui port, asigurat de o navă pe care se afla o grupă de pompieri. Ulterior, această noțiune a cuprins totalitatea acțiunilor de pază contra incendiilor, supravegherea respectării regulilor portuare, poliție portuară etc. În 1844 a intrat în compunerea Flotilei din Moldova o *navă de brandbahtă,* construită la Galați și armată cu 5 tunuri aduse din Torino (Italia); *sin.* brandvahtă.

BRANDER *v.* incendiator.

BRATISLAVA Cap. Slovaciei și port fluvial situat pe ambele maluri ale Dunării, în apropiere de vărsarea R. Morava la întretăierea frontierelor dintre Slovacia, Ungaria și Austria. Cca 300 mii loc. Important centru industrial: prod. îngrășăminte, constr. de mașini, aparataj electrotehnic și electronic, prod. de cabluri, ind. poligrafică. *ist.* Menționat în sec. X d.Hr. În evul mediu, sub stăpânirea Ungariei (denumită Pozsony) și a habsburgilor (denumită Pressburg). Din 1918 în componența Cehoslovaciei. Din 1991 capitala Slovaciei.

BRAȚ 1. Manevră curentă ce servește la brațarea (orientarea) vergilor sau picurilor și ghiurilor; *v. fig.* vergă. **2.** Manevră curentă ce servește la descrucișarea și încrucișarea tangonului sau la manevrarea în plan orizontal a unei bigi; *MC., sin.* gai. **3.** Unitate de măsură

pentru adâncimi, folosită pe hărţile marine engleze şi americane, egală cu 6 picioare sau 1,828 m. 4. *v* ancoră. 5. Ramificaţie a unei ape curgătoare.

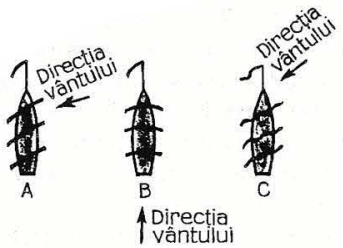
BRAŢ DE DRAGĂ Ramificaţie a parâmei unei drăgi de mine, pe care se fixează foarfecele de tăiere a parâmei de ancorare a minei; *v fig.* dragă.

BRAŢ DE MARE Golf îngust care pătrunde adânc în uscat.

BRAŢ FALS Parâmă dată de la prova unei nave la primul banc din prova unei bărci de salvare ce se află la grui, fiind gata de lăsat la apă; *v. fig.* barcă de salvare.

BRAŢ MORT *fl.* Braţ – adeseori în formă de potcoavă – între două coturi ce se unesc când nivelul apelor creşte şi care cu timpul se astupă.

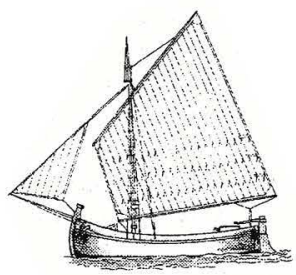
BRAŢÁ A manevra vergile unui velier în plan orizontal cu ajutorul braţelor. Braţele sunt marcate cu o legătură (semn) în locul în care trebuie luată volta pentru braţarea „la semn". ◇ „A B. la semn (în cruce)" A orienta vergile perpendicular pe planul diametral al navei. „A B. în sart " A aduce vergile la un unghi maxim de braţare, adică până ce ating sarturile. „A B. în grandee" A orienta vergile pe direcţia vântului, pentru ca acesta să bată în lungul velelor care flutură fără efect. „A B. la babord/tribord". A vira braţul babord/tribord al unei vergi. „La semn, braţaţi!" Comandă pentru a B. în cruce (la semn). *arg.* ◇ „A.B. urechile" A trage cu urechea.



Braţare:
A – în sart; *B* – în cruce (la semn); *C* – în grandee.

BRAŢARE Manevra de a braţa. **Unghi de B.** Unghiul dintre perpendiculara pe planul diametral al navei şi vergă. La o navă cu vele pătrate, unghiul de B. variază în lungul arborelui, velele fiind braţate în evantai la acelaşi arbore.

BRAŢIERĂ Ambarcaţiune cu vele şi, eventual, cu un motor auxiliar, cu 1-2 catarge, cu 1-2 vele la treime şi 1–2 focuri. Caracteristici: depl. 50-70 t; l 15–17 m. Poate fi întâlnită în M. Neagră, M. Marmara, M. Egee, M. Adriatică şi M. Mediterană.



Braţieră

BRAŢOL *sin.* guseu.

BRAZDĂ SUBMARINĂ Excavaţie continentală sau în taluzul unui continent, de formă alungită, îngustă şi deschisă la unul din capete, având o direcţie aproximativ perpendiculară pe linia coastei.

BRAZILIAN Curent cald în Oc. Atlantic în apropierea coastelor Americii de Sud. Ramificaţie a curentului Ecuatorial de Sud. Coboară de la C. San Roque înspre SV de-a lungul ţărmului Braziliei până la cca 40° lat. S, unde întâlneşte apele reci ale curenţilor Falkland şi ale Vânturilor de Vest. Vit. 1–2 km/h; temp. 18°–26° C; salinitatea 35–37,3‰.

BRAZZAVILLE Oraş, cap. Rep. Congo (Africa Ecuatorială). Port situat pe cursul de jos al Fl. Congo (Zair), în amonte de cataractele care-l despart de gura fluviului. Este legat printr-o cale ferată de portul Pointe Noire la Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Important centru comercial şi industrial al ţării: uzine de aluminiu, fabrici de tutun, textile, prod. alim. Aeroport. Navigaţia se face pe Fl. Congo (Zair) şi afluentul acestuia Oubangi. *ist.* Întemeiat în 1880 de călătorul francez Savorgnan de Brazza. Din 1910 centru ad-tiv al Federaţiei Africa Ecuatorială franceză. Din 1958 cap. Rep. Congo.

BRĂILA Port fluvial-maritim situat pe malul stâng al Dunării între km 172 şi km 168,5 (ultimul port al Dunării maritime). Portul are trei zone: a) cea a portului vechi pentru pasageri şi produse lemnoase, b) bazinul docurilor pentru mărfuri generale, cereale şi balast şi c) zona din aval de Brăila, pentru terminalul de containere şi zona liberă. În bazinul docurilor pot opera simultan 150 nave. În amonte şi aval de port sunt zone de ancoraj, în fiecare putând ancora 7-8 nave maritime. Lungimea cheurilor este de 4575 m. Adâncimea apei este între 6 şi 7,5 m. Pe cheuri sunt 14 macarale de 5–16 tf şi un siloz cu capacitatea de 30 000 t. Capacitatea tehnologică de trafic este de 2,8 milioane t/an. Şantierul naval construieşte şi repară nave de până la 15 000 tdw. Are un cheu de armare propriu şi mai multe cale.

„BRĂTIANU, ION" *v.* „Ion C. Brătianu".

BRĂŢARĂ Armătură metalică de formă circulară, prevăzută cu ochiuri de care se prind diferite accesorii. Se montează pe vergi, şcondri etc.

BRĂŢARĂ DE ETAMBREU Brăţară care ţine catargul pe o ambarcaţiune.

BRĂŢARĂ DE VERFAFOR *v.* verfafor.

BRÂU 1. Apărătoare a bordajului navei sau ambarcaţiunii, constând dintr-o grindă din lemn ori dintr-o bandă groasă din cauciuc sau dintr-o parâmă fixată pe bordaj (la ambarcaţiuni) şi având la prova o împănare şi un nod de turban. 2. *(rar)* Porţiune a bordajului între linia de plutire şi punte.

BREASLA NAUTICĂ *ist.* Denumire dată militarilor de marină. B. N. a fost înfiinţată în anul 1793 prin „Hrisovul pentru corăbiile ţării ce sunt a umbla pe Dunăre", dat de domnitorul Alexandru Moruzi. Ea coopera cu breasla spătărească, adică cu armata permanentă.

BREMEN Oraş în N Germaniei şi important port situat pe Fl. Weser la 65 km de la vărsarea în M. Nordului. În port pot intra pe fluviu nave cu un pescaj de 8,4 m în funcţie de maree. Lungimea frontului de dane 23,4 km, cu adâncimi până la 11,8 m. Traficul anual de mărfuri se ridică la 20 mil. t. Întreprinderile de construcţii navale dispun de 2 docuri uscate şi 3 plutitoare, asigurând construcţia şi reparaţia navelor mari civile şi a celor militare până la crucişător inclusiv.

BREMERHAVEN Important port de mărfuri şi pasageri situat la gura Fl. Weser. Avanportul or. Bremen. Creat în 1827 ca port pescăresc, s-a dezvoltat posedând astăzi importante şantiere navale, întreprinderi de construcţii mecanice, industrie alimentară (bazată pe pescuit) ş.a. Complexul cuprinde o radă închisă, cu mai multe porturi, cu adâncimi între 10–14 m. Apa din port este menţinută la nivelul necesar cu ajutorul unui sistem de ecluze. Este legat prin căi navigabile interioare cu Fl. Rin şi Elba. Lungimea frontului de cheuri 20 km. În port pot acosta toate clasele de nave. Are cel mai mare terminal de containere din Europa. Traficul anual de mărfuri se ridică la peste 14,5 mil. t. Centru de pregătire a ofiţerilor şi subofiţerilor din flota militară maritimă a Germaniei.

BREMZĂ *fl. sin.* boţ.

„BRENDAN" Numele unei bărci confecţionate din piei de bou, întinse şi cusute pe osatură de lemn, cu care cercetătorul şi navigatorul englez Tim Severin cu 4 însoţitori, pornind de la cele relatate într-un manuscris medieval „Navigatio Sancti Brendani Abatis", a traversat partea de N a Oc. Atlantic. A urmat traseul descris: Ins. Hebride (Scoţia) – Islanda – Newfoundland (Terra Nova), în perioada mai 1956–ian. 1957, demonstrând posibilitatea unei asemenea călătorii în Evul Mediu timpuriu (expediţia Brendan). Caracteristici: L 11 m; l 2,4 m; 2 vele totalizând o supr. de cca 180 m² şi 4 rame de 3,7 m.

BRENDAN of CLONFERT *ist.* Călugăr şi navigator irlandez (sec. V d.Hr.), despre care tradiţia spune că a navigat în Atlanticul de Nord, atingând Islanda şi chiar Pen. Labrador. A fondat în anul 484 mai multe mănăstiri în Anglia, Scoţia şi Irlanda. Sanctificat de biserica catolică.

BRESCO, Giorgio Navigator originar din Italia; comandă efectiv primul voiaj al bricului „Mariţa" (dec. 1834–iun. 1835), de la Sulina la Constantinopol unde a stat în reparaţii. În diverse lucrări este considerat, în mod eronat, „cârmaci", „pilot", „timonier"; *v.* Cristescu Ioan.

BREST Oraş-port situat în NV Franţei (Bretagne), la 583 km de Paris. Port militar şi comercial; lung. frontului de cheuri 6,5 km, ad, 12 m. Sediul Şcolii Navale (1830–1945) şi al Flotei Militare Franceze din Oc. Atlantic. Important arsenal militar naval, unde se construiesc şi se repară nave militare de toate tipurile, inclusiv PA moderne. *ist.* În al doilea RM, portul a servit ca bază pentru submarinele germane ce operau în Oc. Atlantic. Oraşul şi portul ocupat de germani au fost grav avariate de aviaţia anglo-americană (1940–1944).

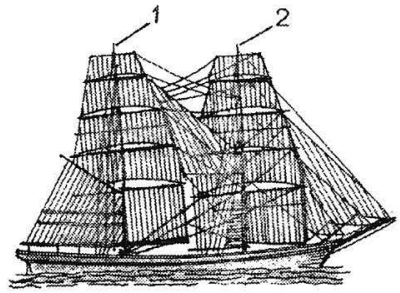
BRETT, Percy (sec. XVIII). Navigator britanic. Participă la expediţia condusă de amiralul George Anson (1697–1762). Expediţia corsară se transformă în circumterestră, ocazie cu care Brett Percy elaborează lucrări privind vânturile, curenţii şi magnetismul terestru. Pentru serviciul exemplar în Royal Navy, a fost înaintat la gradul de contraamiral, devenind şi lord al Amiralităţii Britanice.

BREVE CURIAE MARIS Culegere de úzuri (reguli) maritime, elaborată la Pisa în sec. XIV.

BREVE PORTUS KALLAMITANI Culegere de reguli de drept maritim a coloniei pisane din portul Cagliari (sec. XIV).

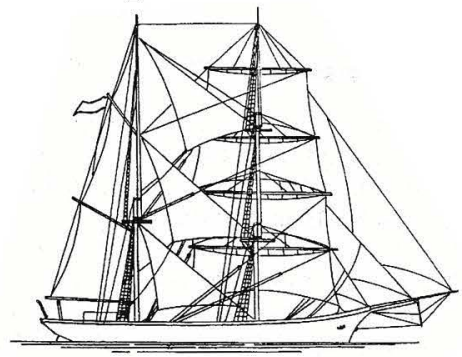
BREVET Document prin care se atestă calificarea prin examen într-o anumită funcţie, de ex., B. de căpitan de cabotaj, B. de căpitan de cursă lungă, B. de pilot.

BRIC Navă cu două catarge şi cu vele pătrate, folosită pentru transport şi luptă. Depl. până la 250 t. Un B. de luptă la sfârşitul epocii navelor cu vele avea maximum 18 tunuri. În trecut a fost utilizat şi termenul brick sau brig; *v.* „Mircea"(1).



Bric:
1 – arbore mare; *2* – arbore trinchet.

BRIC-GOELETĂ Velier cu doi arbori, cel din prova cu vele pătrate, iar cel din pupa cu vele aurice; *v.* brigantină; *sin.* Brigantină.



Bric-goeletă

BRIC HERMAFRODIT *ist., sin.* brigantină.

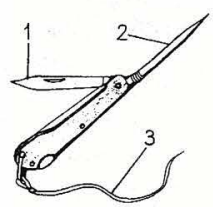
BRICEAG DE MARINAR Briceag cu o lamă şi o cavilă de matisit, asigurat cu o saulă, ce se foloseşte la lucrările de matelotaj; *v.* şi cuţit de gabier.

BRICK *v.* bric.

BRICUÍ A curăţa puntea, grătarele sau alte obiecte din lemn, folosind piatră specială şi nisip umed.

BRICUIT Operaţiunea de a bricui.

BRIDGEPORT Oraş-port în NE SUA (Connecticut), situat la ţărmul Oc. Atlantic. Cca 200 mii loc. Centru al ind. de armament; înfiinţat încă din perioada războiului civil, s-a dezvoltat în mod deosebit în anii celui de al doilea RM. Prod. muniţie de artilerie, mitraliere, aruncătoare; şantier de construcţii navale pentru submarine.



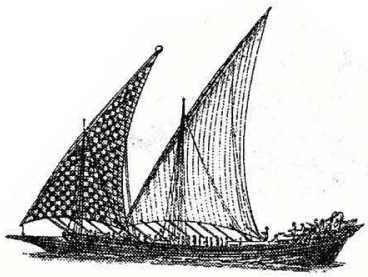
Briceag de marinar:
1 – lamă; *2* – cavilă; *3* – saulă.

BRIG *v.* bric.

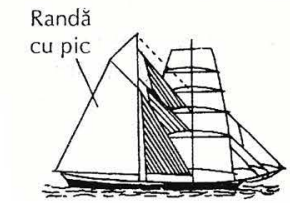
BRIGADĂ DE NAVE *mil.* Mare unitate navală având în compunere şase-nouă nave mijlocii sau două-trei divizioane de nave mici.

BRIGADIER *înv., sin.* om în prova.

BRIGANTINĂ 1. Galeră uşoară cu 2 arbori şi vele latine folosită în sec. XVI–XVII cu precădere de arabi, adesea pentru piraterie. **2.** Navă cu doi arbori având vele pătrate la arborele prova (trinchet) şi o velă aurică (trapezoidală) la arborele mare care poate fi numit artimon. **3.** Navă cu 2 arbori cu vele pătrate, fără vela mare, dar cu o randă la arborele mare. În acest caz verga mare, care nu are velă, se numeşte vergă seacă, ea servind doar pentru întinderea colţurilor de şcotă (mură) ale velei gabier mare. **4.** *înv.* randă.



Brigantină sec XVI (1)



Brigantină sec. XIX (2)

BRINDISI Oraş în S Italiei (Apulia), port comercial şi BMM la M. Adriatică. Portul este protejat dinspre mare de Ins. St. Andreea. Cca 90 mii loc. Lung. frontului de cheuri 4 km cu ad. 10 m. Constr. de avioane şi motoare, prod. chimice şi alim. Traficul anual de mărfuri cca 4 mil. t. Import ţiţei, export de vinuri, ulei de măsline, conserve. Şantiere de reparaţii navale incl. Ds. Punct de aprovizionare pentru flota a 6-a americană. Situat pe locul vechiului port al Romei antice Brundisium.

BRISBANE Oraş-port în E Australiei, centru ad-tiv al statului Queensland, situat pe Râul B, în apropiere de vărsarea acestuia în G. Morton din Oc. Pacific. Capacitatea de trafic 3,7 mil. t anual. Important centru industrial.

BRISTOL Golf în Oc. Atlantic la ţărmul de SV al Marii Britanii. Înaintat în uscat cu 230 km. Lăţimea la intrare 120 km; adâncimi până la 50 m. Ţărmul este puternic crestat. Maree semidiurnă ampl. 14,4 m. Principalele porturi: Bristol (legat de Londra printr-un canal), Cardiff, Newport.

BRISTOL Oraş-port în SV Marii Britanii, în g. cu acelaşi nume la Oc. Atlantic, în apropiere de vărsarea R. Ivon. Include rada King şi 7 bazine de maree. Lungimea frontului de cheuri 14 km; ad. la cheuri 14 m. Capacitatea anuală de trafic cca 4 mil. t. Important centru al industriei aeronautice. Şantierele portului asigură toate categoriile de reparaţii pentru navele militare şi civile.

„BRITANIA" *spt.* **1.** Ambarcaţiune sportivă cu rame (L 10,7 m), prima de acest fel, care a traversat Oc. Pacific între San Francisco şi Australia. Navigatorii britanici John Fairfax şi Sylvia Cook au efectuat traversada în 362 zile în perioada 1971–1972. **2.** „BII" *spt.* Ambarcaţiune sportivă (barcă L 6,7 m) cu care navigatorul britanic J. Fairfax a traversat solitar Oc. Atlantic de la E la V între Las Palmas (Ins. Canare) şi Florida, în 180 zile (1969).

„BRITANNIA" *ist.* **1.** Pachebot cu zbaturi şi corp de lemn, sub pavilion britanic, intrat în serviciu în 1840. Caracteristici: depl. 2050 t; L 62 m; l 10,2 m; maşină alternativă cu aburi 750 CP. În voiajul ianugural Liverpool – Boston, care a durat 14 zile şi 10 ore, a realizat o vit. medie de 8,5 Nd, cucerind trofeul „panglica albastră". **2.** Cuirasat britanic intrat în serviciu în 1906. Depl. 17127 t; vit. 19 Nd; tunuri IV × 233 mm: X × 150 mm. În primul RM a fost torpilat şi scufundat la 9 nov. 1918 de Sm. german UB-50, fiind ultima navă mare de luptă pierdută în acest război. **3.** Cargou britanic scufundat la 25 martie 1941 în Oc. Atlantic de către Cr. Aux. german „Santa Cruz". Supravieţuitorii aflaţi pe o ambarcaţiune au fost salvaţi de un vas spaniol după 6 zile de la catastrofă. **4.** Yacht regal britanic, folosit pentru croaziere şi participarea la ceremonii oficiale; a devenit din 1997 navă-muzeu acostată permanent la Leith (Edinburgh, Scoţia). Construit în 1952–1954 la Clydebank şi apoi modernizat (în 1984 şi 1986–1987). Caracteristici: depl. 5 769 TRB; dim. 125,7 × 18,8 × 5,2 m; propulsat de 2 turbine (12 000 CP); vit. max. 21 Nd; echipaj 223 oameni, din care 21 ofiţeri.

„BRITISH STEEL" *ist.* Keci britanic (L = 18 m) şi primul yacht pe care navigatorul Chay Blith a efectuat o călătorie circumterestră, solitar şi fără oprire navigând de la E spre V. Plecat din portul Humbler River – Scoţia (oct. 1970), s-a înapoiat în acelaşi port (aug. 1971) după 292 zile de navigaţie.

BRIZANŢI Valuri care se sparg în apropierea uscatului, unde apa este puţin adâncă (*a nu se confunda cu berbecii).* După panta fundului şi panta valului, se deosebesc trei categorii de B. **B. cu spargere treptată, B. plonjanţi** şi **B. urcători.** Spre deosebire de primele două categorii, B. urcători ajung pe plajă sub formă de spumă ce se răspândeşte pe o zonă mare. În momentul abordării plajei aceştia au tendinţa de a pune barca travers pe val. Trecerea prin B. constituie o manevră foarte dificilă.

BRIZĂ *MN* **1.** Vânt de forţa 2–6 pe scara Beaufort. **2.** Vânt care bate alternativ ziua dinspre mare (B. de mare) şi noaptea dinspre uscat (B. de uscat), ca urmare a modului diferit de încălzire/răcire a apei şi a uscatului.

„BROASCA ŢESTOASĂ" (*engl.* Turtle) **1.** Denumire dată aparatului submarin conceput în 1777 de către americanul David Bushnell; *v.* Bushnell, *v.* Turtle. **2.** *v.* Kobuksăn.

BROCĂR *sin.* agent maritim, broker.

BRUIAJ *mil.* **1.** Procedeu de neutralizare a lucrului mijloacelor radioelectronice ale inamicului, prin care se urmăreşte îngreunarea sau perturbarea totală a recepţionării emisiunilor staţiilor de radio, radioreleu, radiolocaţie, televiziune etc. şi dezorganizarea lucrului

sistemelor radioelectronice destinate conducerii şi dirijării armamentului şi tehnicii de luptă. 2. Perturbarea lucrului aparatelor de detecţie antisubmarină ale inamicului.

BRUNELL, Isambard Kingdom (1806–1859) Ing. britanic constructor şi mecanic naval, renumit pentru proiectarea primelor transatlantice de pasageri: „Great Western" (1837, 1800 t, corp de lemn, zbaturi); „Great Britain" (3600 t, prima navă de pasageri cu corpul de oţel), „Great Eastern" (27400 t, corp de oţel, elice şi zbaturi, prima navă cu dublu fund şi pereţi dubli până la linia de plutire şi cu pereţi etanşi transversali şi longitudinali), fiecare din ele fiind, la data respectivă, cea mai mare din lume. „Great Eastern" a fost însă un eşec financiar, fiind prea mare pentru vremea respectivă. B. a proiectat şi o barjă blindată purtătoare de tunuri grele, folosită în Războiul Crimeii (1853–1856), şi pe teatrul din M. Baltică pentru bombardarea fortului de la Kronstadt (1854).

BRUNN, Anton (1901–1961) Savant danez de renume mondial, doctor în oceanologie. A condus între anii 1950–1952 o expediţie oceanografică daneză în jurul lumii la bordul navei „Galatheea". Cu acest prilej a fost măsurată, lângă Arh. Mariane, groapa Marianelor, cea mai mare adâncime a Oceanului Pacific (11 340 m).

BRUXELLES (BRUSSEL) Cap. Belgiei şi port fluviomaritim situat pe ambele maluri ale R. Senne, la cca 100 km de M. Nordului. A devenit mare port modern, odată cu construcţia canalului Willebrock, care-l uneşte cu M. Nordului prin Râurile Senne, Rupel şi Schelde, permiţând accesul navelor cu un pescaj până la 6,5 m. Trecerea navelor maritime şi fluviale se face prin ecluze. Traficul anual maritim şi fluvial 12 mil. t. Centru politic şi comercial. Sediul alianţei NATO.

BUAZ Gură prin care o lagună sau un braţ secundar al Dunării se leagă cu marea *(termen folosit în Delta Dunării); sin.* buhaz.

BUBULINA (1771–1825) *ist.* Legendara eroină a Greciei din insula Spetsai. Preluând comanda propriului său velier cu trei arbori „Agamemnon", ea a avut o contribuţie importantă în lupta pentru obţinerea independenţei Greciei în războiul din 1821–1829.

BUCANIER *ist.* În sec. XVI–XVII, locuitor al Ins. Antile (Indiile de Vest), în special al Ins. Tortuga, care prepara o conservă din carne uscată, denumită bucan. Din B. se recrutau piraţii flibustieri.

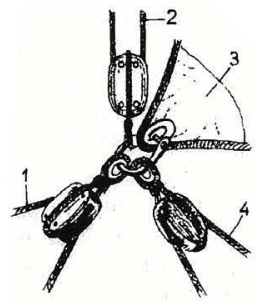
„BUCEGI" 1. *ist* Cargou construit în Anglia în 1913 şi achiziţionat de SMR, împreună cu nava soră **„Carpaţi"**. Caracteristici: depl. max. 10 060 t; capacit. de încărcare 7200 tdw; dim. 114,6 x 15,8 x, 7,5 m; vit. 10 Nd. Date cu caracter militar: capacit. transp. oameni 2000; cai – 450; trăsuri 200; autocamioane 80; tunuri 100. A făcut curse pe linia Brăila – Galaţi – Rotterdam. În 1916, potrivit Convenţiei româno-ruse, a fost pus la dispoziţia guvernului rus pentru transporturi militare în M. Neagră. A revenit în ţară în 1918, reluându-şi cursele comerciale. La 12 oct. 1940, în timp ce se afla încărcat la Port Said (Egipt), a fost reţinut apoi rechiziţionat în mod abuziv de autorităţile britanice, sub motivaţia că statutul de neutralitate al României fusese încălcat prin acceptarea de trupe germane pe teritoriul său. Echipajul, neacceptând să rămână cu nava, a fost internat în lagărele de prizonieri din Orientul Mijlociu, fiind repatriat abia în 1946. Nava nu a fost înapoiată. 2. Mineralier construit în Japonia, pentru compania de navigaţie NAVROM, în perioada 1966–1970 împreună cu alte 6 unităţi de acelaşi tip: „Carpaţi," „Hunedoara", „Lupeni", „Maramureş", „Oltul" (26 000 tdw).

„BUCENTAUR" (*it.* **Bucintoro**) *ist.* Tip de galeră cu două punţi folosit pentru protocol şi festivităţi, timp de 6 secole, de către dogii Republicii Maritime Veneţia. Era de o bogăţie şi măreţie unice pentru acele vremuri. De pe bordul „B", dogele se „căsătorea" cu marea printr-o ceremonie anuală simbolizând supremaţia veneţiană asupra mării. Se pare că primul „B" a fost construit în 1252, al doilea în 1605, iar ultimul în 1727. Galera a fost distrusă în 1815 de armata lui Napoleon Bonaparte. Odată cu distrugerea galerei, a dispărut şi tradiţia „căsătoriei" dogelui cu marea, prin care Veneţia „lua în stăpânire marea". La această ceremonie dogele arunca în lagună un inel de aur, ca dar de logodnă.

BUCHANAN, Franklin (1800–1874) Ofiţer în marina Statelor Unite, organizator şi comandant al Academiei Navale de la Annapolis. În anii 1847–1848, a luptat în războiul SUA cu Mexicul şi a însoţit apoi expediţia comodorului Perry în Japonia (1852–1854). Ulterior „senior officer" al marinei confederate (sudiste), în războiul civil american (1861–1865). În marina confederată a comandat nava cuirasată „Merrimak", în lupta de la Hampton Road (1862) împotriva navei cuirasate „Monitor", primul angajament de acest fel din istoria navală. Promovat amiral conduce flota confederată în bătălia de la G. Mobile împotriva flotei federale (nordiste) condusă de amiralul Farragut (1864), încheiată cu victoria celei din urmă.

BUCHANAN Port în V Liberiei la ţărmul Oc. Atlantic. Al doilea ca mărime după Monrovia. Capacit. de trafic cca 10 mil. t/an. Import: combustibil, maşini, echipamente de transport ş.a.; export: minereu de fier, cauciuc natural, diamante, cafea, lemn ş.a.

BUCHET DE MACARALE 1. Ansamblu de macarale prinse de acelaşi punct, de exemplu, de colţul de şcotă al unei vele pătrate la care B.d.M. cuprinde macaralele şcotei, murei şi contraşcotei. 2. Macara compusă din două căpăţâni de macara îmbinate la partea superioară; este folosită mai ales la iahturi, în locul buchetului, în accepţiunea (1).



Buchet de macarale: *1* – şcotă; *2* – contraşcotă; *3* – colţ de şcotă; *4* – mură.

BUCHOLTZER, Corneliu (1880–1946 n. Slatina) Contraamiral (1930). Absolvent al Şcolii de Artilerie Geniu şi Marină şi al Şc. de aplicaţie a Marinei (1903). Ambarcat pe navele Div. de Dunăre, execută primele lucrări practice de hidrografie, preocupare ce va caracteriza întreaga sa carieră; specializat în serv. de artilerie, torpile şi electricitate. Participă la Războiul Balcanic în campania din 1913 şi la primul RM în

campaniile din anii 1916–1918, distingându-se în organizarea şi executarea tragerilor indirecte ale monitoarelor, în operaţiunile din Delta Dunării (1918). Reprezentant al Marinei Române la Tribunalul Internaţional de prize maritime (1920–1921). Comandant al şcolii navale cu grad de Cdr (1926–1928), comandant al Forţelor Maritime (1924–1926), inspector al învăţământului pentru liceele militare (1930–1934). Director al Inst. Geografic Militar (1934–1937), unde a introdus un model nou de elaborare a planurilor directoare şi hărţilor militare. Lucrări publicate: **Cum se face şi se citeşte o hartă; reproducerea hărţilor** (1935); **Geodezie** (1937); **Telegrafie şi telefonie fără fir** (1926); **Ce e marea** (1925); **Calcul integral şi geometria analitică** ş.a.

„BUCUR" *ist.* Şalupă de remorcaj fluvial rechiziţionată pentru Marina Militară, în timpul Războiului de Independenţă (1877–1878). A efectuat transporturi de trupe şi materiale pentru aprovizionarea frontului, a participat la instalarea barajelor de mine pe Dunăre şi, împreună cu şalupa „Rândunica", la construcţia podului de vase de la Şiliştioara (km 626) în zilele de 14–19 aug. 1877. Pe timpul deplasării de la Turnu-Severin la Turnu-Măgurele, în dreptul Ins. Canapa (km 775), a fost atacată de o subunitate de tătari din armata otomană, îmbarcaţi în trei bărci. Pentru a evita capturarea sau distrugerea şalupei, echipajul a demontat-o şi a transportat-o cu carele pe uscat la Turnu-Măgurele, unde a fost remontată şi folosită apoi până la sfârşitul războiului, când a fost redată fostului proprietar.

BUCUR, Gheorghe (n. 1907, Burdujani, Ialomiţa) Maistru militar principal. Absolvent al Şcolii Copiilor de Marină, promoţia 1924, şi al Şcolii Maiştrilor Militari de Marină (1926). Între 1931–1933 a urmat cursul de torpile în Italia; din 1935, în calitate de şef al atelierului de torpile, s-a dedicat activităţii de reparaţie şi pregătire a torpilelor pentru distrugătoare, submarine şi vedete torpiloare atât pentru exerciţii, cât şi pentru situaţii de luptă pe toată durata celui de al doilea RM. Trecut în rezervă în 1947 se ambarcă „ofiţer III" pe nava „Transilvania". Se pensionează în 1969. Are la activ 45 de ani de muncă în marină. Este membru fondator al Cercului Maiştrilor de marină din Divizia de Mare.

„BUCUREŞTI" (I) *ist* Cargou construit în Anglia (Glasgow) la şantierul Napier & Sons. Intrat în serviciu în 1897 împreună cu navele surori „Dobrogea" şi „Iaşi". A făcut parte din seria primelor cinci nave de transport care au format iniţial „Serviciul de mărfuri" al SMR. Caracteristici: cap. max de încărcare 3200 tdw; dim. 91,4 × 12 × 6 m; vit. 9 Nd. A inaugurat linia maritimă de transport Dunăre – Rotterdam pe care a continuat să lucreze până la izbucnirea primului RM. Rămas în afara M. Negre, în 1915 a fost pus la dispoziţia comisiei pentru transporturile Ministerului de Război şi a executat transporturi de armament, muniţii şi alte materiale pentru armata română, din Franţa via Arhanghelsk (M. Albă). Pentru apărare în cazul unor eventuale întâlniri cu nave inamice, a fost armat cu II tunuri cal. 120 mm, deservite de marinari francezi şi englezi. În unul din voiaje, încărcat cu 3500 t de muniţie, aflat în largul G. Biscaya, „B" a fost atacat la 2 feb. 1917 cu tunul de un submarin german aflat la suprafaţă. „B" a răspuns cu ambele tunuri. Tunul pupa comandat de ofiţerul maritim Cociaş Mihai a încadrat periculos Sm., care a fost silit să rupă lupta şi să intre în imersiune. După terminarea ostilităţilor, cargoul a executat un transport de tunuri din Franţa (Nantes) la New York, revenind în ţară, după ce făcuse cel mai lung voiaj din istoria *MC* a României (1914–1919). Şi-a reluat activitatea în cadrul SMR. La 10 ian. 1940 surprinsă de o puternică furtună în M. Egee, nava a fost aruncată pe stâncile Ins. Samothraki. Serios avariată şi nemaiputând fi reparată a fost abandonată, echipajul fiind repatriat.

„BUCUREŞTI" (II) Cargou românesc, construit în 1961 în Jugoslavia, pentru Comp. NAVROM. Prima navă românească care, în anul 1963, sub comanda cpt. Neguţ Liviu, a făcut ocolul Pământului într-o singură cursă. Nava soră „Dobrogea". Caracteristici: capacit. de încărcare 12 961 t; dim. 152,3 × 18,8 × 9,05 m; mot. Diesel 5600 CP; vit. 15 Nd.

BUDAPESTA (Budapest) Oraş, cap. Ungariei şi port pe Dunărea de mijloc, pe ambele maluri ale fluviului. Peste 2 mil. loc. Cel mai important centru industrial al ţării. Prod. mijloace de transport, auto şi feroviar, nave fluviale, maşini-unelte, aparataj electronic, prod. farmaceutice, aparate de precizie etc. Zona industrială este concentrată în N şi S Pestei (Csepel, Ujpest, Sashalom ş.a.) *ist.* În antichitate colonie romană (Aquincum), cap. Ungariei (1361), cucerită de turci (1541), a devenit centrul paşalâcului Buda. Cucerită de habsburgi 1686. Din 1872 cap. Ungariei în cadrul statului dualist Austro-Ungar. După primul RM cap. Ungariei. Către sfârşitul celui de al doilea RM (febr. 1945), a fost eliberat de sub ocupaţia germană de trupele sovietice şi unităţile armatei şi Flotilei de Dunăre române.

BUENAVENTURA Oraş în V Columbiei (Valle del Cauca) şi unicul port important al ţării, la Oc. Atlantic. Cca 120 mii loc. Traficul comercial al portului a crescut odată cu deschiderea Canalului Panama. Prod. extractului de mangrove. Export: cafea în principal, aur, platină.

BUENOS AIRES Capitala, important port maritim şi BMM a Argentinei, situat pe ţărmul vestic al estuarului Fl. La Plata, la Oc. Atlantic. Ansamblul portuar are o supr. de 35 km². Lungimea frontului de cheuri cca 30 km cu adâncime de 10 m. Canalul de intrare, lung de 10 km şi adânc de 9 m, se împarte în două canale, unul către zona portuară (Puerto Nuevo) şi celălalt către terminalul petrolier. Traficul anual de mărfuri se ridică la peste 27 mil. t. Pentru manipularea mărfurilor, danele sunt utilate cu macarale plutitoare de 250 tf şi macarale portal de 75–100 tf. Funcţia principală a portului este comercială, acoperind peste 75% din comerţul ţării. Dispune de şantiere de construcţii şi reparaţii nave dotate cu 2 docuri uscate şi 4 plutitoare, asigurând reparaţia navelor mari (incl.

crucișătoare), complexe petrochimice, industrie alimentară etc.

BUF *arg.* Marfă adusă din străinătate de un marinar civil pentru a o comercializa în propria țară; „a trânti bufu" – a plasa marfa.

BUG (*gr. ant.* Hypanis) Fluviu în SV Ucrainei. Lung. 792 km; supr. bazinului 63 740 km². Izv. din Podișul Podoliei și se varsă prin limanul Bug-Nipru în M. Neagră. Are mai multe praguri și repezișuri. Îngheață din nov. și este deschis navigației pe la mijlocul lunii martie. Curse regulate până la orașul Voznesensk. Legătură prin limanul Bugului cu orașul Herson (pe Nipru). Pr. orașe: Nicolaev, Pervomaisk, Vinița ș.a.

BUGALET *MC* Lugher de cabotaj folosit pe coastele Bretaniei.

BUHAZ *sin.* buaz.

BUINĂ *fl.* Ramă folosită pentru guvernare la ambarcațiunile de pe Prut.

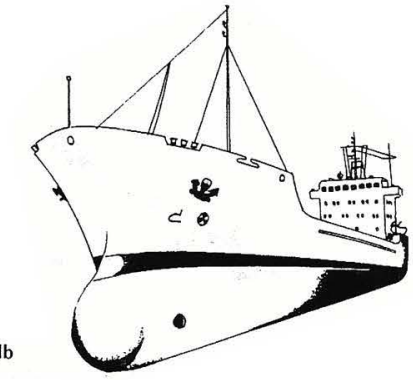
BUIOL *sin.* ghiordel.

BUJENIȚĂ, Mihai (1914–1984 n. Chișinău). Cpt. comandor. Absolvent al Școlii de ofițeri marină, promoția 1938 și al Academiei Militare (1949). În al doilea RM, a participat la operațiunile din M. Neagră, ambarcat pe distrugătoare și torpiloare. Ofițer cu o vastă cultură marinărească și cu însușiri didactice deosebite, a adus un aport substanțial în domeniul pregătirii ofițerilor și al dezvoltării culturii marinărești, atât în timpul serviciului, cât și după pensionare. A funcționat timp de peste 8 ani ca profesor la Școala de ofițeri marină și Școala Militară Superioară de marină până la trecerea în rezervă (1954). Autor al lucrării de referință **Manual de marinărie** (3 vol. 1951) și al **Dicționarului de marină** (1979 în colaborare cu cdr (r) Anton Bejan), lucrare însumând peste 5000 de termeni din domeniile de bază ale marinei.

„BUJORESCU" *ist.* Remorcher fluvial construit la Turnu-Severin și intrat în serviciu în 1907. Rechiziționat în primul RM, a fost utilizat în acțiunile de apărare pe Dunăre. A participat împreună cu alte două nave („Cătina", „Rândunica") ca șalupă torpiloare la prima operație de luptă a Marinei Române „atacul de la Rusciuk", fiind armat cu 2 torpile ce se lansau din tuburi improvizate (27/28.08.1916). Renovat după război, a rămas la dispoziția Serviciului Hidraulic din Administrația Porturilor și căilor pe apă. După al doilea RM a continuat să facă parte din parcul de nave fluviale ale României sub numele de „Făget", în cadrul serviciului de căi navigabile Giurgiu. Nava a fost casată și dezmembrată în anul 1987 după 80 de ani de serviciu. Caracteristici: depl. 36 t; dim: 18 × 3,5 × ,15 m; vit. 22 km/h (60 CP).

BULĂ Semnal de zi de formă sferică sau constituit din două discuri cu un diametru comun, dispuse la 90°, fiind folosit pentru transmiterea unor semnale; *v.* reguli de drum și geamandură. **B. de ancoră** B. ridicată pe o saulă la prova unei nave, indicând că aceasta este ancorată. **B. de start** B. folosită pentru a da startul (plecarea) la o regată. Momentul startului coincide cu cel în care B., ridicată la un catarg, este lăsată să cadă brusc. **B. orară** *ist.* B. ridicată la un catarg și lăsată să cadă la intervale de timp determinate pentru a da ora exactă. B.O. era folosită în trecut pentru determinarea stării absolute a cronometrelor.

BULB Proeminență la prova unei nave care permite sporirea vitezei, fără a mări puterea mașinii *(a nu se confunda cu pintenul).*



Etravă în formă de bulb

BULBOANĂ Adâncitură formată de vârtejuri de apă într-un râu. *sin.* bulboacă, vâltoare.

BULBUCĂ *fl.* Curent circular în apele curgătoare, format din anafoare, care se repetă succesiv; *sin.* ciulniță.

BULETIN Comunicare transmisă, de regulă, prin radio sau publicație care aduce la cunoștința navelor date importante privind siguranța navigației. **B. cu situația ghețurilor** B. transmis de două ori pe zi de către o stație din Terra Nova, prin care se anunță situația aisbergurilor și a câmpurilor de gheață din Nordul Oc. Atlantic. **B. hidrologic** Informare zilnică despre cotele apelor unui curs de apă navigabil. **B. hidrometeorologic** *mil.* B. conținând următoarele elemente despre situația hidrometeorologică: vântul (direcție și viteză); temperatura aerului și a apei de mare; nebulozitatea; vizibilitatea pe mare și pe uscat; starea și gradul mării; precipitații, cotele apelor; ghețuri; fenomene hidrometeorologice etc., precum și date referitoare la timpul probabil.

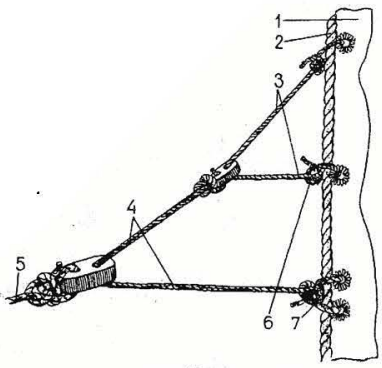
BULETIN DE PILOTAJ *MC* Act semnat de comandantul navei, după ce pilotul a efectuat pilotajul acesteia în bune condițiuni. Conform B.d.P., se întocmesc formele și se face plata serviciului efectuat de către pilot.

„BULETINUL ARMATEI ȘI MARINEI" Publicație săptămânală, apoi lunară, editată la București între anii 1890–1918. Până în 1 mai 1903 a purtat titlul „Cercul publicațiilor militare", iar între 1904–1918 titlul „B.A.M." A abordat o tematică diversă: organizare, instruire, dotare, politică militară, literatură patriotică, recenzii etc. A lansat consecvent apeluri argumentate pentru dezvoltarea unei forțe navale capabile să facă față oricărei misiuni de luptă la fluviu sau la mare.

BULGE *sin.* contracarenă.

BULINAR Marinar care dă dovadă de abilitate în executarea manevrelor cu vele.

BULINĂ *înv.* Manevră curentă (saulă), servind la tragerea marginii de cădere din vânt a velelor pătrate la aliura vânt strâns. B. este prinsă de grandeea de cădere cu o labă de B. Rar folosită pe velierele moderne, B. a fost precedată pe navele vikingilor de un şcondru cu furcă, care împingea marginea de cădere a velei.



Bulină:
1 – velă; *2* – grandee de cădere; *3* – labă mică; *4* – labă mare; *5* – bulină; *6* – ochi de cioară; *7* – ochi de bulină.

BULLIVANT, plasă ~ *ist.* Plasă contra torpilelor, utilizată pentru protecţia navelor mari până la primul război mondial; *v. fig.* Dreadnought.

BULMEA *fl.* Perete vertical – transversal sau longitudinal – în interiorul magaziilor navei, care permite utilizarea mai raţională a spaţiului. B. este de obicei etanşă şi contribuie la rigidizarea structurii, localizând, totodată, efectele incendiilor; *sin.* bulumea.

BULON DE CAPLAMA Mijloc de prindere a unei caplamale, prevăzut cu cârlig simplu, cu cârlig dublu, cu limbă etc., pentru a împiedica scoaterea acesteia.

BUM *înv., sin.* ghiu.

BUNCĂR Compartiment în care se depozitează cărbunii navei. „A face B." A ambarca la bordul navei combustibilul necesar marşului (cărbuni, păcură, motorină etc).

BUNCĂR DE PEŞTE *pesc.* Buncăr cu capacitatea de 7–10 t, având formă de coş de moară, cu gura la nivelul punţii de pescuit a traulerului, care serveşte la depozitarea peştelui descărcat din traul. Pe un trauler pot exista două–patru buncăre acoperite cu capac mobil (bocaport). La unele traulere B.d.P. este prevăzut cu un sistem de prerăcire a peştelui destinat prelucrării.

BUNCHERAJ Operaţiunea de a face buncăr; *v.* tanc de buncheraj.

BUNURI ARUNCATE PESTE BORD *MC* Bunuri (mărfuri, echipamente) aruncate în mare pentru a redresa nava în vederea salvării ei sau evitării unui pericol iminent. *v.* avarie comună.

BUNURI ECONOMICE *MC* Termen folosit în asigurările maritime pentru bunuri negociabile în general, care fac obiectul unui comerţ obişnuit. Nu intră în această categorie efectele personale ale echipajului, proviziile, materialele de bord şi combustibilul navei. Termenul B.E. înscris în conosament nu include în sfera sa animalele şi mărfurile încărcate pe punte; *v. Regulile de la Haga.*

BUNURI SCUFUNDATE ŞI BALIZATE *MC* Bun de orice natură mai greu decât apa (ambarcaţiune, plasă pescărească, ancoră etc), scufundat sau aruncat în mare şi marcat cu o baliză în vederea descoperirii şi recuperării ulterioare. Nu este identic cu bun aruncat peste bord, care pluteşte sau a fost aruncat de valuri pe plaje. *sin.* epavă scufundată.

BURĂ Picături fine care sunt ridicate de vânt deasupra valurilor şi se depun pe puntea navei.

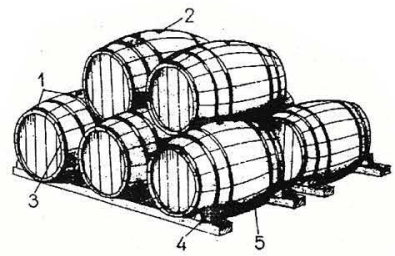
BUREAU VERITAS *MC* Societate franceză de clasificare a navelor, autorizată oficial pentru determinarea şi certificarea bordului liber în Franţa şi alte state. B.V. indică prin simboluri clasa şi categoria navei, funcţie de eşantionajul corpului, gradul de flotabilitate, zona de navigaţie permisă, clasa acordată corpului navei şi maşinilor etc.

BURGAS Oraş-port în E Bulgariei, situat în interiorul golfului cu acelaşi nume al M. Negre. Întemeiat în sec. VIII, B. este astăzi un centru administrativ şi industrial important. Portul, protejat prin diguri spargeval, are adâncimea medie de 7–8,2 m şi poate primi nave de max. 10 000 t. Dispune de şantiere navale, utilaje pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor, spaţii de depozitare. Are un trafic anual de cca 5 mil. tone.

BURSTER Gren violent de S cu o durată de 1–3 ore, care bate pe coastele de SE ale Australiei şi Noii Zeelande. Apare pe neaşteptate, însoţit de ploi torenţiale şi scăderea temperaturii.

BURTĂ 1. Forma bombată pe care o ia partea centrală a unei vele pătrate sub acţiunea vântului. **2.** Curbura unei parâme insuficient întinse. **3.** Porţiune a velei de lângă marginea de întinsură; *v.* velă. **4.** Parte a butoiului; *v.* butoi.

BURTĂ PE MARGINE *MC* Mod de stivuire a butoaielor, la care butoiul din paniolul (rândul) superior se sprijină cu marginea pe burta celui din paniolul inferior; *v.* butoi.



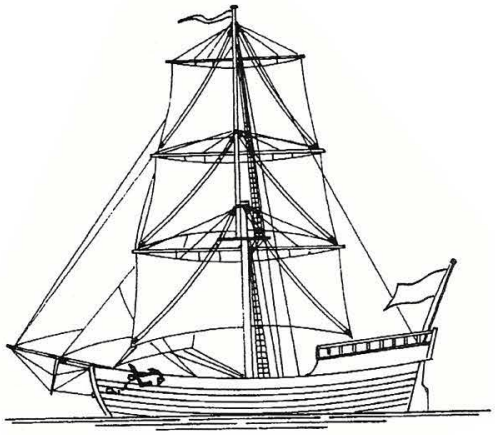
Burtă pe margine:
1 – margine (sfert); *2* – vrană (în sus); *3* – gardină; *4* – colţar de spraiţuire; *5* – burtă.

BUSHNELL, David (1742–1824) Inventator american, absolvent al Colegiului Yale, considerat părintele submarinului. În 1777 a construit primul submarin din lume pe care l-a botezat „Turtle" (*engl.* Broască Ţestoasă) cu care a executat scufundări şi deplasări sub apă. În 1778 a încercat să folosească submarinul împotriva navelor inamice (britanice) dar rezultatul a fost sub aşteptări. Efortul cerut unei singure persoane

care manevra aparatul în plan vertical şi orizontal şi de a fixa o încărcătură de explozibil pe carena navei inamice s-a dovedit insurmontabil. B. a fost numit de preşedintele G. Washington, comandor în corpul de ingineri ai marinei SUA; *v.* „Turtle"

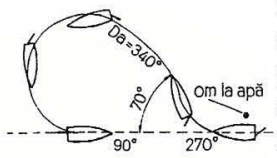
BUSOLĂ 1. *v* Compas **2.** B. de înclinaţie/declinaţie: compas magnetic uscat, cu o roză special construită, a cărei sensibilitate şi suspensie îi permit să se încline sub acţiunea componentei verticale a forţei magnetice de la bord. Este folosită pentru măsurarea înclinaţiei/declinaţiei magnetice. **B. Mamă** Denumire dată compasului giroscopic principal al unei nave. B.M. transmite indicaţiile sale la repetitoare, pilotul automat, înregistratorul de drum, trasorul automat de drum. Se instalează într-un compartiment special, situat la centrul şi pe cât posibil în planul diametral al navei.

BUSS Velier cu 1–3 catarge, folosit în sec. XV–XVI în mările nordice şi în M. Mediterană pentru transport şi pescuit. Depl. 60–100 t. Arborele mare avea 2–3 vele pătrate, iar artimonul o velă cu antenă. Reprezintă un tip perfecţionat de *neă;* v. neă.



Buss

BUŞEL *engl.* Unitate de măsură folosită în special pentru grâne, egală cu 36,3 l. În transporturile maritime 8 buşeli (1 quarter) cântăresc uzual 496 lb la grâu, 480 lb la porumb, 424 lb la secară, 400 lb la orz şi 304 lb la ovăz (lb = 453 g = 0,453 kg).



Curba lui Butacov:

BUTACOV, curba lui –. Manevră executată de o navă pentru salvarea unui om la apă pe vizibilitate redusă. La primirea semnalului „om la apă", se pune cârma de un anumit unghi în bordul în care a căzut omul, iar când nava a întors de 70°, se pune cârma de acelaşi unghi în bordul opus, până când nava ajunge la capul opus celui iniţial (vechiul cap +180°).

BUTAKOV, Alexei Ivanovici (1816–1869). **1.** Navigator şi explorator rus, contraamiral. A făcut o călătorie în jurul Lumii pe nava de transport „Abo" (1840–1842) pe ruta Kronstadt – Cape Town – C. Horn – Kronstadt. Între 1848–1863 a explorat M. (lacul) Aral, întocmind prima hartă a acesteia, precum şi Fl. Sâr-Daria şi Amu-Daria. A făcut parte din cadrele de comandă ale flotei din M. Baltică. Numele lui este legat de manevra pentru recuperarea unui om căzut la apă de la bordul unei nave. V. *Curba lui Butacov.* **2.** B. Grigorii Ivanovici (1820–1882) Amiral al flotei ruse. A întocmit prima carte pilot a M. Negre. Participant la Războiul Crimeii (1853–1854). Odată cu dezvoltarea flotelor cu abur, a fost printre primii care s-a ocupat de cercetarea tacticii specifice acestora, publicând lucrarea **Noile baze ale tacticii navelor cu abur** (1881).

BUTAFOR Şcondru scos în afara bordului pentru întinderea unei manevre; *v. fig.* navă de 74.

BUTANIER Navă ce serveşte la transportul butanului lichid.

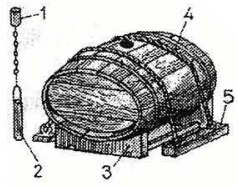
BUTELIE *ist* Proeminenţă în bordurile dunetei în care se află WC-urile ofiţerilor; *v. fig.* navă de 74.

BUTOI *MC* Recipient metalic sau din lemn, servind ca ambalaj pentru lichide. B. se compune din: burtă, margine sau sfert, fund, gardină, vrană. Partea cea mai rezistentă a butoiului este marginea; *v.* butoi pe butoi şi burtă pe margine; *v. fig.* butoi. Pe vremea marinei cu vele se foloseau şi butoaie tronconice pentru rom sau carne.

BUTOI DE GALERĂ *înv., sin.* butoiaş de barcă.

BUTOI PE BUTOI *MC* Mod de stivuire a butoaielor care se sprijină reciproc pe burtă *(mai rar folosit decât burtă pe margine).*

BUTOIAŞ DE BARCĂ Butoi mic, de regulă de formă ovală, în care se păstrează apa pentru bărcile de salvare. Este fixat pe fundul bărcii pe un cavalet şi amarat cu o saulă.



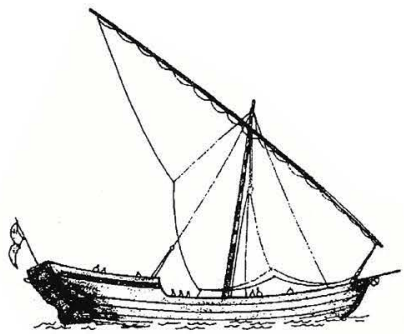
Butoiaş de barcă:
1 – dop; *2* – scufundător; *3* – cavalet *4* – chingă de amarare; *5* – chilă.

BUTOIAŞ DE FITIL *v.* fitil.

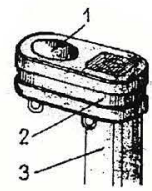
BUTRĂ Velier arab cu vele cu antenă.

BUTT *MC* Butoi cu capacitatea de 327 l. Într-o stivă pot fi stivuite trei panioluri de B.

BUTUC Piesă din lemn sau metal, care reuneşte coloana cu arborele gabier sau arborele gabier cu arboretul. **B. spaniol** B. improvizat prin legarea cu un lanţ a celor două părţi ale arborelui pe care acesta le leagă în mod normal.



Butră



Butuc:
1 – gaura arborelui gabier; *2* – butuc de lemn; *3* – coloană.

BUYS-BALLOT, legea lui ~ Lege care determină poziția centrului unei depresiuni. Stând cu spatele la vânt (cu vânt din pupa), centrul depresiunii se află în emisfera nordică, la circa două carturi înaintea traversului babord, iar în emisfera sudică, la circa două carturi înaintea traversului tribord.

BUZĂ 1. *v.* macara. **2.** *v.* nară. **3.** *fl.* Partea din prova a unei plute. **4.** *v.* etambreu.

BUZUNAR Locaș de dimensiuni reduse, format prin dublarea marginii de cădere a velei, în care se introduce o întăritură, denumită balenă. Se practică la velele aurice de barcă sau iaht; *v. fig.* balenă.

BUZUNAR DE APĂ *v.* plută de salvare.

BYRD, Richard Evelyn (1888–1957) Amiral. Explorator polar american. A condus patru expediții în Antarctica. În prima expediție din 1928–1930 (aviatică) a organizat pe două nave cu 4 avioane la bord stațiunea de cercetări **Little America** (1929) lângă marginea de est a Barierei de gheață a lui Ross (Golful Balenelor), unde a descoperit la E și SE de Ins. Roosevelt o regiune muntoasă (alt. 306 m) – Țara Marie Byrd. La 28–29 nov. 1929 a efectuat primul zbor încununat cu succes de la baza Little America la Polul Sud (1300 km). A fost primul care a folosit aviația într-o zonă polară (pentru recunoaștere și fotografiere aeriană).

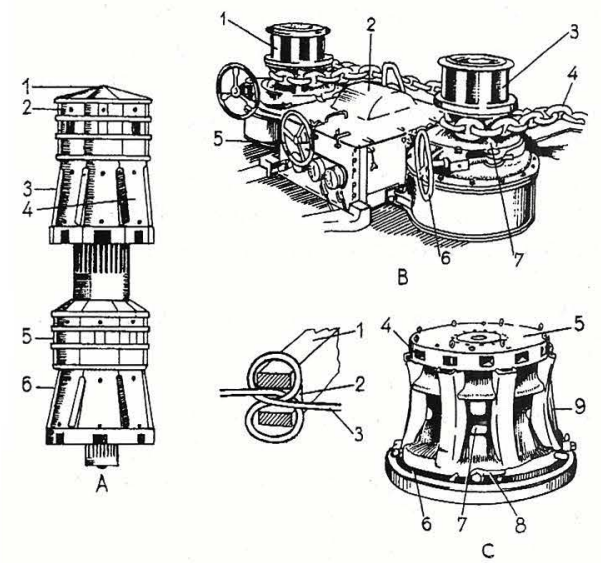
C

C 1. Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia „Da" (afirmativ). **2.** Coeficient aproximativ al deviaţiei compasului magnetic. **3.** Coeficient al deviaţiei radiogoniometrului.

„C" Canonieră/dragor. Prima denumire românească dată uneia din cele patru canoniere/dragoare (*v.* „A", „B", „D") construită în 1916–1917 la Şantierul Naval „Lorient" şi cumpărată de România în 1920, înainte de a fi botezată oficial „Locotenent-comandor Eugen Stihi"; modernizată în 1940–1942. Preluată de flota sovietică în 1944 şi restituită României în 1945. Botezată DB-2, apoi N.H-112.

CABALLITO Mijloc de navigaţie folosit de indienii din Peru, constând dintr-un fel de plută confecţionată din trestie împletită artistic cu sfoară, pe care se stă călare, cu picioarele în apă. Ca mijloc de propulsie se foloseşte o ramă simplă şi lungă de bambus.

CABESTAN Mecanism de punte ce serveşte la virarea lanţului ancorei sau la manevrarea parâmelor. Poate fi acţionat electric, cu aburi sau manual; se compune dintr-un ax vertical având la partea superioară o pălărie cu ferestruici în care intră nişte bare, denumite manele, cu ajutorul cărora C. se virează manual. Pentru a nu ieşi din ferestruici, la capătul opus C., manelele sunt



Cabestane:
A – din secolul XVII: *1* – pălărie; *2* – ferestruică; *3* – cabestan pe covertă; *4* – clopot; *5* – cabestan sub covertă; *6* – tachet. *B* – pentru lanţ şi parâme: *1* – clopot; *2* – maşina cabestanului; *3* – tachet; *4* – lanţul ancorei; *5* – stea de comandă a maşinii cabestanului; *6* – steaua frânei; *7* – barbotin. *C* – pentru parâme: *1* – manelă: *2* – crestătură; *3* – cingătoare; *4* – ferestruică; *5* – pălărie; *6* – coroană; *7* – barbotin; *8* – castanetă; *9* – tachet mobil.

prevăzute cu crestături prin care se trece o cingătoare. Sub pălărie se află clopotul pe care se garnisesc parâmele de manevră sau cablul ancorei. La baza clopotului există un cerc metalic cu dinţi oblici denumit coroană; în acest cerc intră nişte degete (came), denumite castanete, ce nu permit mişcarea decât în sensul poziţiei în care sunt aşezate. C. navelor moderne au sub clopot un barbotin cu locaşuri în care intră zalele lanţului ancorei. Barbotinul poate fi solidar cu axul care este acţionat de un motor sau de maşină cu ajutorul unui volan, denumit stea de cuplare. Pentru filarea lanţului, barbotinul este decuplat de pe ax. Unele nave moderne au C. numai pentru lanţ (fără clopot) şi C. pentru parâme; dacă se îndepărtează tacheţii care acoperă barbotinul, acestea pot servi şi la manevra manuală a ancorei.

CABINĂ Încăpere de locuit sau destinată executării unor activităţi la bordul navelor. Pe comanda navei se amenajează o **C. de mare** folosită de comandantul navei în timpul navigaţiei. C.d.M. este legată de comandă prin diferite mijloace de comunicaţie (telefon, sonerie, computer, portavoce). Pe tavanul cuşetei este montat un compas. Navele comerciale sunt prevăzute şi cu o **C. de pilot**.

CABINDA Oraş inclus ad-tiv în Angola; port la Oc. Atlantic. Cca 50 mii loc. Trafic anual de mărfuri 8 mil. t. Export: lemn (esenţe preţioase), petrol, fildeş, ceară, cacao.

CABLIER Navă destinată tragerii, ridicării şi reparaţiei cablurilor submarine de comunicaţii. Are în cală tamburi pe care sunt înfăşurate câteva mii de km de cablu şi maşini de cablat cu sisteme de acţionare: în pupa pentru punerea cablului pe fundul mării (oceanului) şi în prova pentru ridicarea de pe fund. Depl. 7–20 mii t; poate pune cablul la diferite adâncimi cu o vit. de 6–8 Nd.

CABLOGRAMĂ Telegramă transmisă prin cablu submarin.

CABLU 1. Unitate de măsură a distanţelor, egală cu o zecime de milă marină (185,2 m). **2.** Parâmă de ancoră. Până la începutul sec. XIX ancorele nu aveau lanţuri, ci C. de cânepă. În prezent, numai bărcile mai au C. de cânepă, în timp ce navele mari sunt prevăzute cu C. de sârmă pentru ancoroate şi, eventual, pentru ancora de curent.

CABLUL DIRECTOR Cablu electric – aşezat pe fundul mării – prin care trece un curent alternativ al cărui câmp electromagnetic este detectat de receptoarele montate în fiecare bord al navei. Intensitatea zgomotelor din căştile celor două receptoare nu este egală decât în momentul în care nava se află deasupra cablului. C. D. este folosit pentru marcarea paselor prin barajele de

mine, locuri periculoase pentru navigaţie; *sin.* cablu-pilot.

CABLU-LANŢ *înv.* lanţ de ancoră.

CABLU-PILOT *sin.* cablu director.

CABLU SUBFLUVIAL Cablu electric izolat şi acoperit cu o manta de plumb, care serveşte la realizarea legăturii telefonice şi telegrafice între maluri, fiind instalat pe fundul fluviilor.

CABLU SUBMARIN Cablu electric cu un mare număr de conductori izolaţi între ei şi acoperiţi cu o manta de plumb şi cu o armătură metalică, servind la realizarea legăturii telefonice şi telegrafice prin cablul instalat pe fundul mării sau oceanelor.

CABOT, John (Caboto Giovanni) (1450–1498) **1.** Navigator englez de origine italiană. În 1496 a primit de la regele Angliei Henric al VII-lea o patentă (scrisoare de marcă) cu dreptul de a naviga împreună cu fiii săi sub pavilion englez pentru a descoperi „pământurile rămase necunoscute". În mai 1497 a plecat din Bristol (în acea vreme principalul port maritim din V Angliei) spre V cu o singură navă şi 18 oameni echipaj, iar după o lună şi jumătate a atins pentru prima dată Ins. Newfoundland (Terra Nova). În august s-a înapoiat la Bristol. **2.** C. Sebastian (1477–1557), navigator englez, fiul lui John Cabot. A locuit în Anglia şi Spania. În 1498 s-a organizat la Bristol o a doua expediţie spre „Katai" (China) echipată cu cinci corăbii. În fruntea expediţiei a fost numit John Cabot. Se presupune că el a murit pe drum şi comanda a fost preluată de fiul său Sebastian C. El a ajuns la continentul Nord American unde a dat peste indieni. Din lipsă de provizii Sebastian C. s-a întors în acelaşi an în Anglia. În aprilie 1526 S. C., care era atunci în slujba Spaniei, a plecat într-o nouă expediţie cu 4 nave având misiunea să treacă prin Str. Magellan şi să ajungă la Ins. Moluce, dar el s-a oprit să exploreze regiunea Rio de la Plata, pătrunzând cu două nave mai mici în amonte pe Fl. Paraña ajungând la R. Paraguay. S-a înapoiat în 1530. În 1550 a organizat în Anglia o societate pentru explorarea „pământurilor necunoscute".

CABOT Strâmtoare care face legătura între G. Sf. Laurenţiu (estul Canadei) şi Oc. Atlantic. Se află între SV Ins. Terra Nova şi N Ins. Cape Breton. Lăţime 97–105 Mm, ad. medie 477 m. În timpul iernii este blocată de gheţuri. Poartă numele navigatorului italian John Cabot (Giovanni Caboto) care a explorat această regiune la sfârşitul sec. al XV-lea.

CABOTAJ *MC* Transport maritim de mărfuri şi pasageri care se execută de-a lungul coastelor până la o distanţă maximă de 100 Mm spre larg. Distingem: **C. mare.** când transporturile se efectuează între porturi situate în mări diferite; **C. mic**, când transporturile se efectuează între porturile aceleiaşi mări; **C. internaţional,** când transporturile au loc între porturile unor state diferite.

CABOTIER *MC* Navă de tonaj mic folosită pentru cabotaj.

CABRAL, Pedro Alvarez (cca 1467–1520) Navigator portughez. În 1500–1501 s-a aflat în fruntea escadrei echipată din ordinul regelui Portugaliei Manuel I pentru o expediţie în India. În Oc. Atlantic, navele escadrei au fost deviate de curentul Ecuatorial de Sud către V atingând ţărmurile ţinutului necunoscut în acea vreme al Americii de Sud, denumit mai târziu Brazilia. În drum spre Capul Bunei Speranţe, în timpul unei furtuni puternice, o parte din nave s-au scufundat, printre care şi nava comandată de Bartolomeu Diaz. Trecând prin Str. Mozambic, Pedro C. a ajuns în India de unde s-a întors pe la jumătatea anului 1501 la Lisabona cu navele încărcate cu mirodenii (5 nave din cele 13 plecate în expediţie).

CA'DA MOSTO (1432–cca 1488), navigator, explorator şi negustor veneţian în serviciul Portugaliei. A înfiinţat o companie pentru comerţul african, îndeosebi cel cu sclavi. În 1455 a navigat în lungul coastei de V a Africii până la gurile Fl. Gambia. În 1456 a organizat o nouă expediţie. Fiind deviat din drum de furtuni puternice în largul Oc. Atlantic, a descoperit Ins. Capului Verde. A ţinut un jurnal amănunţit al expediţiilor întreprinse, deosebit de important pentru cunoaşterea coastei Africii Occidentale, care a fost publicat în 1507 la Veneţia.

CADENA SARTULUI *sin.* lanţ de sart; vine de la it. cadena; *v.* fier de sart

CADENŢĂ DE LANSARE *mil.* Intervalul de timp, măsurat în secunde, între lansarea a două grenade antisubmarine (salve de grenade) succesive, lansarea a două mine etc.

CADIZ Golf în SV Pen. Iberice cu deschidere largă la Oc. Atlantic între C. Trafalgar şi C. Santa Maria. Ad. 100 m.

CADIZ 1. Oraş-port în S Spaniei (Andaluzia) pe ţărmul G cu acelaşi nume. Cca 150 mii loc. Lung. frontului de cheuri: 7 km, cu adâncimi de 4–16 m. A fost modernizat după al doilea RM servind şi ca punct de bazare a flotei militare spaniole. Şantierele navale dispun de docuri plutitoare şi uscate; asigură reparaţia navelor militare, incl. PA. Maree regulată semidiurnă cu ampl. de 3 m. *ist.* Întemeiat de fenicieni (1100 î.Hr.). A fost stăpânit succesiv de cartaginezi, romani, vizigoţi, arabi. În 1262, cucerit de regatul Castiliei. În sec. XVII–XVIII, principala bază a navigaţiei transatlantice. **2.** Golf larg la Oc. Atlantic, în SV Pen. Iberice, între C. Trafalgar şi C. Santa Maria. Ad. max. 100 m. Maree ampl. 3 m.

CADRAN A patra parte dintr-un cerc. **C. periculos;** *v.* ciclon.

CADRANT *sin.* sector-cârmă.

CADRANTAL *înv.* Sistem de indicare a drumurilor şi relevmentelor pornind de la Nord şi Sud spre Est şi Vest câte 90°. Astfel, drumul de 15° se exprimă prin N 15° E, iar drumul de 345°, prin N 15° V. În prezent s-a renunţat la acest sistem, adoptându-se sistemul circular, de la 0° la 360°.

CADRU 1. Ramă din lemn pentru întărirea unui paiet de gaură de apă. **2.** Ramă de gură de magazie. **3.** Suport al clopotului navei.

CADRUL HĂRŢII Linia chenarului interior ce limitează conţinutul hărţii. La hărţile marine cadrul este format din trei linii, iar cele două spaţii interioare sunt împărţite în grade, minute şi fracţiuni de minut, în funcţie de scară.

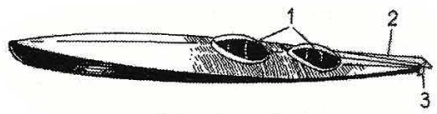
CAFA Colonie genoveză la M. Neagră pe ţărmul Pen. Crimeea (sec. XII–XV). A avut strânse legături comerciale cu Moldova şi a fost sprijinită de flota lui Ştefan cel Mare în luptele împotriva otomanilor; *v.* Feodosia.

CAGLIARI Port situat în Italia insulară (Sardinia) în golful cu acelaşi nume. Adâncimea la intrarea în avanport 9 m. Lungimea frontului de cheuri 5,9 km. Adâncimea 10 m. Traficul anual de mărfuri: 27 mil. t. În zona portului se află depozite de combustibil cu o capacitate totală de 2 mil. t. BMM C. asigură aprovizionarea cu combustibil a navelor militare NATO. Capacitate redusă de reparaţie a navelor.

CAIAC 1. Ambarcaţiune uşoară şi rapidă având corpul îngust şi lung, folosită de eschimoşi şi aleuţi (în limba lor caiac sau umiac) pentru pescuit şi vânătoare. Este confecţionată din piei de focă ce acoperă osatura de lemn. Puntea are 1–2 deschizături rotunde prin care oamenii intră în interior stând cu picioarele spre prova şi bustul în afară. Pe marginea deschiderii sunt prinse nişte manşete impermeabile făcute din intestin de focă ce asigură etanşeitatea ambarcaţiunii. Propulsia se face cu ajutorul padelelor manevrate de echipaj sau, pe vreme favorabilă, cu ajutorul unei vele pătrate ridicate

Caiac de eschimos:
1 – osatură; *2* – bordaj de piele.

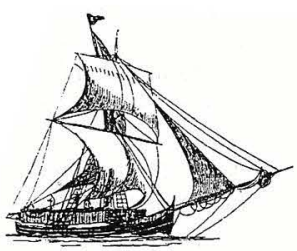
pe un catarg. Fiind uşoară, poate fi ridicată şi transportată pe gheaţă. *Sin.* Baidarcă (din rus Baidarka).



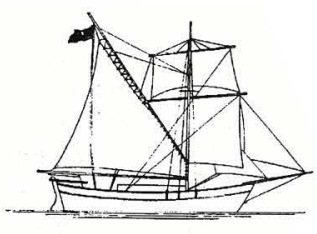
Caiac de sport:
1 – scaune; *2* – troiţă; *3* – cârmă.

2. *spt.* Ambarcaţiune sportivă cu punte acoperită prevăzută cu 1–2 deschizături pentru vâslaşi. Se compune dintr-o carcasă de lemn de frasin învelită cu placaj, pânză specială sau materiale nou apărute. Poate fi demontabilă pentru a fi transportată mai uşor. Pentru propulsie se folosesc padelele sau 1–2 vele. (*v.* umiac).

CAÍC (a nu se confunda cu **caiác**) **1.** Vechi termen turcesc având sensul generic de „barcă", „luntre". **2.** *ist.* Ambarcaţiune de la bordul unei galere. **3.** Navă de cabotaj cu greement variabil, folosită în Levant şi în M. Neagră.

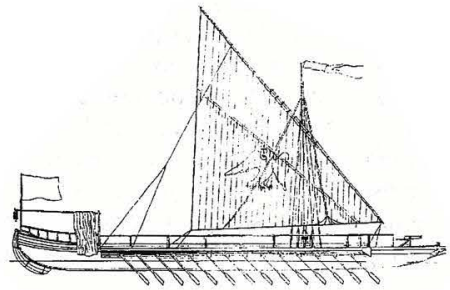


Caic cu gabier şi velă mare latină



Caic turcesc

CAIC DOMNESC *ist.* Navă de război (sec. XVII–XVIII) construită din lemn, prevăzută cu două catarge cu vele şi armată cu un tun; astfel de nave erau folosite în Ţările Române pentru paza pe Dunăre; sin. Caic brâncovenesc.



Caic Brâncovenesc
(După Cristian Crăciunoiu)

CAIET DE ORDINE DE NOAPTE Caiet în care se consemnează ordinele comandantului navei privind drumurile şi vitezele de urmat în cursul nopţii şi, eventual, activităţile ofiţerului de cart în anumite împrejurări.

CAIET DE PREGĂTIRE A DRUMULUI Caiet în care ofiţerul cu navigaţia înscrie rezultatele studierii drumului de urmat, adică ora plecării, orele la care trebuie să apară anumite faruri, reperele de navigaţie, ora sosirii etc.

CAIET DE SONDE Document de evidenţă în care se înscriu zilnic sondajele efectuate în tancuri sau santine pentru a determina fluctuaţiile nivelului lichidului din interior.

CALĂ *v.* etambreu.

CALAFAGIU *sin.* călăfătuitor.

CALAFAT 1. Stupă îmbibată în catran, care se foloseşte pentru etanşarea harmuzului punţii şi bordajului la navele şi ambarcaţiunile din lemn, precum şi pentru călăfătuirea punţilor din lemn ale navelor metalice. **2.** *înv.* călăfătuitor.

CALAFAT Port fluvial românesc situat pe malul stâng al Dunării la km 795. Cca 20 mii loc. Construcţia portului modern a început în 1883, iar în 1900 a fost legat cu interiorul ţării prin CF. Lung. cheurilor operaţionale ale portului comercial 350 m. Supr. platformei portului 11 mii m². Are dane de pasageri, mărfuri şi face legătura cu S Dunării prin portul bulgăresc Vidin cu un bac de traversare şi un feribot pentru transbordarea vagoanelor de CF. Capacitatea de trafic 270 mii t/an. *Ist.* Cunoscut în sec. XII–XIII ca centru comercial şi de construcţii navale, legat de prezenţa genovezilor la Dunăre. Portul şi oraşul decad în timpul stăpânirii otomane, devenind teatru de luptă pe timpul războaielor ruso-otomane (sec. XVII–XIX). În timpul Războiului de Independenţă (1877–1878), C. a fost folosit de armata română ca important punct strategic de apărare, fiind fortificat şi dotat cu 8 „baterii de coastă" armate de marinari şi comandate de maiorul de marină Nicolae Dumitrescu Maican. La C. s-a tras prima lovitură de tun românesc în Războiul de Independenţă (26 apr. 1877), ca răspuns la agresiunea otomană. După al doilea RM, odată cu dezvoltarea industrială a oraşului, activitatea portului a crescut şi s-a diversificat privind în special traficul transfrontalier.

CALAFATARE *înv., sin.* călăfătuire, calfatare.

CALAFATISI *înv., sin.* a călăfătui (*se mai întrebuinţa în timpul Războiului de Independenţă*).

CALAIS Oraş-port în NV Franţei (Picardia), situat pe ţărmul de S al Str. Pas de Calais prin care se asigură cu feribotul traficul de călători între Franţa şi Anglia. Important port comercial şi de pescuit. Şantiere de construcţii şi reparaţii nave, ind. metalurgică, electrotehnică, de prelucrare a peştelui, meşteşugărească (vestitele dantelării şi broderii). *ist.* A fost ultimul punct de rezistenţă a forţelor hitleriste pe teritoriul Franţei (1945) care au provocat mari distrugeri oraşului.

CALAIS Strâmtoare *v.* Pas de Calais

CALAJ *sin.* (*rar*) pescaj.

CALANCĂ Adâncitură a malului, mai mare decât un sân sau o crigă, dar mai mică decât un golf.

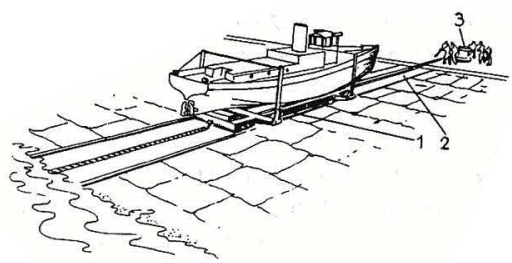
CALAT *arg.* **1.** Înzestrat cu tot ce trebuie. **2.** Priceput într-un anumit domeniu. (*a nu se confunda cu „pe cală"*).

CALĂ 1. Construcţie prevăzută cu o platformă (plan înclinat) pentru ridicarea navelor în vederea construcţiei, reparaţiei, întreţinerii carenei ş.a. şi lansarea lor la apă. C. sunt dotate cu maşini de ridicat, cărucioare, sănii de lansare etc. **2.** Spaţiu sub puntea unei nave cu vele, în care se încarcă marfă. **3.** Spaţiul dintre ultima punte şi fundul navei, unde se află, de regulă, magaziile cu materiale ale bordului. **4.** *sin.* (*impropriu*) hambar. **5.** ist. Pedeapsă ce se aplica pe vremea marinei cu vele şi care consta din ridicarea celui pedepsit în arboradă cu ajutorul unei parâme ce era apoi filată brusc, omul căzând în mare. ◇ *arg.* „Pe C." Lipsit de posibilităţi, de mijloace, de bani, bolnav, „Pe fundul C. " La limita resurselor.

CALĂ DE CARENAJ *sin.* cală de halaj.

CALĂ DE CONSTRUCŢIE Plan înclinat, amenajat la malul unui fluviu sau într-un port, pe care se construiesc navele. ◇ „Pe C.d.C." (*despre navă*). În construcţie sau în reparaţii. „A pune pe cală" (*despre navă*) A începe construcţia unei nave.

CALĂ DE HALAJ Plan înclinat, constituit din câteva şine, pe care se pot ridica navele mici pentru efectuarea reparaţiilor şi întreţinerea carenei; *sin.* cală de carenaj.



Cală de halaj:
1 – leagăn; *2* – filă; *3* – cabestan.

CALĂ SEACĂ *înv.* Doc uscat.

CALCAN, Nicolae (1924–2002) Maistru militar principal. Multiplu campion naţional de yachting, laureat la numeroase competiţii internaţionale. Primul constănţean care a primit titlul de „Maestru emerit al sportului". Antrenor al lotului naţional de yachting (1970–1980), antrenor emerit (1991), vicepreşedinte al Federaţiei Române de Yachting (F.R.Y.).

CALCULATORUL OPTIC WEG Instrument construit pe principiul coordonatorului astronomic, cu ajutorul căruia se determină înălţimea şi azimutul, cunoscându-se declinaţia şi unghiul la pol al astrului respectiv şi latitudinea estimată.

CALCUTTA Oraş-port în E Indiei situat pe R. Hugli la 140 km de G. Bengal. Centru ad-tiv al statului Bengalul de V; 5,1 mil. loc. Accesul în port se face printr-un canal maritim care trebuie dragat sistematic din cauza aluviunilor aduse de Fl. Gange şi Brahmaputra. Portul dispune de patru bazine de maree. Lungimea frontului de cheuri 11 km cu adâncimi de 9,1 m. Dispune de 10 docuri uscate, cale de construcţie, care asigură reparaţia navelor civile de mare tonaj şi a navelor militare până la 'Cr. inclusiv. Important centru al industriei iutei, construcţiei de maşini, produselor chimice. Traficul anual de mărfuri 15 mil. t. Aeroport internaţional „Dum Dum". Întemeiat la sfârşitul sec. XVII, portul a cunoscut în sec. XIX o rapidă dezvoltare.

CALDARINĂ Căldare auxiliară care produce vapori de apă sau apă caldă pentru încălzirea compartimentelor navei, pentru punerea în mişcare a vinciurilor, cabestanelor etc.

CALDERETA *MN* Vânt cald care bate dinspre munţi pe coasta de nord a Venezuelei.

CALE Spaţiu cuprins între două curbe de poziţie ale unui sistem de navigaţie hiperbolic, de ex: Decca, Loran, Omega etc.

CALE DE LANSARE *v.* lansare.

CALEA VÂNTULUI Distanţa pe care un anumit vânt bate continuu în aceeaşi direcţie. De C.V. depinde înălţimea valurilor.

„CALENDARUL MARINEI" Publicaţie editată de SMR. Apariţie anuală în perioada 1909–1915. Volumele cuprindeau informaţii necesare, abordând cele mai variate domenii: astronomie nautică, cosmografie, regulamente de navigaţie, liste cu bastimentele marinei de război şi marinei comerciale, personalul navigant din marina civilă pentru anul în curs, informaţii privind flotele străine, tarife maritime, telegrafice, poştale etc.

CALIBRARE 1. Determinarea deviaţiilor radiogoniometrului. **2.** Determinarea erorilor mijloacelor electrice de navigaţie.

CALIBRU 1. *mil.* Diametrul interior între două ghinturi ale ţevii unei guri de foc, diamentrul torpilei etc. **2.** Grosimea unei zale de lanţ, unui cârlig, unui ochi etc. **3.** *ist.* Scândură cu găuri corespunzătoare diferitelor calibre ale ghiulelelor. Se folosea la verificarea diametrului ghiulelelor.

CALIFORNIAN, curentul ~ Ramificaţie a curentului rece Nord. Pacific, care se deplasează de la N la S de-a lungul ţărmului Americii de N în apropierea Pen. Californiei, cuprinzând o fâşie lată de cca 150 km. Direcţia curentului se schimbă în funcţie de sezon: iarna (nov.–feb.) în direcţia NV, restul anului SE. Vit. 0,5 Nd, iar în str. poate creşte până la 2 Nd. Temp. stratului

de apă de la supr. oscilează între 9° C în N în lunile reci şi cca 26° C la S în lunile calde. În adâncime temp. scade. Salinitatea 32,5-34 ‰.

CALIFORNIEI, golful 1. – Golf în E Oc. Pacific între Pen. Californiei şi coasta mexicană. Supr. 180 mii km². Ad. medie 750 m; max 3292 m. Are o lungime de 1200 km şi o lăţime medie de 150 km. Temp. apei la supr. +16–19° C iarna şi + 29–30° C vara. Maree cu ampl. 1 m în partea de S şi cca 7–10 m la N. Principalele porturi: La Paz, Guyamos, Mazatlan (Mexic) **2.** Pen în V Americii (California de Jos). Aparţine Mexicului. Izolată de Mexic în cea mai mare parte de apele G. cu acelaşi nume al Oc. Pacific. Lung de 1200 km şi lat de 50–250 km. Supr. cca 144 mii km². Ţărmuri abrupte îndeosebi în partea de E; în partea de S se află numeroase insule şi băi unde se pot adăposti navele; lanţ muntos de-a lungul ţărmului de E (alt. 500–1500 m). Climă tropicală uscată; vegetaţie deşertică: cactuşi, agave etc. Port pr.: Tijuana.

CALIORNĂ Palanc cu cel puţin o macara triplă ce se utilizează pentru ridicarea greutăţilor mari.

CALITĂŢI MANEVRIERE Calităţile unei nave de a întoarce uşor, cu un diametru tactic mic, de a putea fi oprită pe o distanţă mică.

CALITĂŢI MARINE Calităţile unei nave de a ţine bine marea, de a nu ambarca prea multă apă pe mare rea, de a păstra viteza pe mare rea.

CALITĂŢI NAUTICE Totalitatea însuşirilor care caracterizează capacitatea navei de a naviga în siguranţă şi a-şi îndeplini misiunile în orice condiţii ale vremii în zona de navigaţie, determinate de clasa căreia aparţine. Aceste însuşiri sunt: flotabilitatea, stabilitatea, insubmersibilitatea, manevrabilitatea, capacitatea de deplasare, capacitatea menţinerii amplitudinilor mici la bandare (balans). Toate aceste însuşiri se realizează prin construcţie şi se menţin pe timpul exploatării prin grija şi competenţa comandantului şi ale echipajului.

CALLAO Principalul port peruan la g. cu acelaşi nume din Oc. Pacific. Cca 170 mii loc. Acvatoriul portului, protejat de două moluri de larg (de N şi S), este considerat unul din cele mai bine amenajate din America de Sud. Ad. pe pasa de aterizare 11,4 m. Lungimea frontului de cheuri 5,5 km, cu adâncimea de 11 m. Portul se află la o distanţă de 12 km de capitala ţării Lima. Dispune de terminale pentru produse petroliere, flotă de pescuit. Peste jumătate din exportul ţării trece prin portul C.

CALLATIS *ist.* Oraş antic întemeiat în sec. VI î.Hr. pe coasta de V a M. Negre de coloniştii greci din Heracleea Pontica. După o perioadă de înflorire sub dominaţia romană în Dobrogea, în sec. VII d.Hr. oraşul dispare sub loviturile popoarelor migratoare. Azi port şi BMM Mangalia, jud. Constanţa.

CALM Vânt de forţa zero pe scara Beaufort.

CALM ECUATORIAL *MN* Calmul dintre zonele cuprinse între paralelele 30–35° N şi 30–35°S, adică dintre alizeele de Nord-Est şi Sud-Est în care vânturile nu sunt decât brize uşoare, variabile ca direcţie. Pe vremea navigaţiei cu vele trecerea prin această zonă era foarte dificilă.

CALM PLAT *MN* Starea de agitaţie zero a apei pe scara mării.

CALMAREA VALURILOR CU ULEI Operaţiune de acoperire a suprafeţei mării cu o peliculă extrem de subţire de ulei (filarea uleiului) care împiedică formarea berbecilor; în acest fel este posibil să se ţină marea mai uşor. Uleiul se filează din saci de filare dispuşi în funcţie de situaţia navei, precum şi prin gurile de scurgere ale instalaţiilor de igienă.

„CALYPSO" Navă de cercetări oceanografice aparţinând cunoscutului explorator comandant J. Y. Cousteau. Provenită dintr-un dragor britanic construit în 1942, nava are corp dublu din lemn, fiind echipată cu două motoare care îi permit să atingă viteza de 10 Nd; pescajul redus face posibilă navigaţia în ape mici şi printre recifele de corali. La prova, sub apă, are o cameră de observaţie submarină. Nava este dotată cu o batisferă, minisubmarin tip „farfurie scufundătoare" şi un elicopter. A vizitat portul Constanţa în 1977.

CAMANĂ *pesc.* Lanţană fixată la partea inferioară a năvodului, de care se prind greutăţi de plumb sau de lut ars pentru a-l menţine în poziţie verticală.

CAMAROT *MC* Ospătar, camerist la bord. (*engl.* Steward)

CAMBUZĂ Magazie de provizii la bord.

CAMBUZIER Marinar care are în primire cambuza.

CAMERĂ Denumire dată anumitor încăperi sau spaţii de la bordul navelor sau ambarcaţiunilor. **C. bărcii** Spaţiul cuprins între ultimul banc din pupa şi spatele bărcii (*v. fig.* barcă) în care stau pasagerii. **C. căldări** Compartimentul în care se află căldările; numărul lor variază în funcţie de mărimea navei. **C. de decompresiune** Recipient cilindric ce poate fi pus sub presiune, servind la tratarea scafandrilor care, din cauza ridicării rapide la suprafaţă, contractează boala scafandrilor. Bolnavul este supus unei presiuni egale cu cea corespunzătoare adâncimii de la care a fost scos; apoi presiunea se reduce treptat, după anumite tabele, până la valoarea presiunii atmosferice. **C. de navigaţie** *sin.* (*rar*) C. hărţilor. **C. hărţilor** Încăpere din comandă în care se află masa cu hărţi, instrumente nautice sau repetitoarele acestora, documente nautice etc. şi în care ofiţerul cu navigaţia ţine estima şi face calcule nautice. **C. mare** *ist.* Încăpere sub dunetă pe vechile nave cu vele, unde amiralul sau comandantul navei aduna ofiţerii pentru a le comunica ordine. **C. maşini** Compartimentul în care sunt instalate maşinile. **C. prova** Spaţiul dintre primul banc din prova şi etravă, la ambarcaţiuni; *v. fig.* barcă; *v.* şi compartiment.

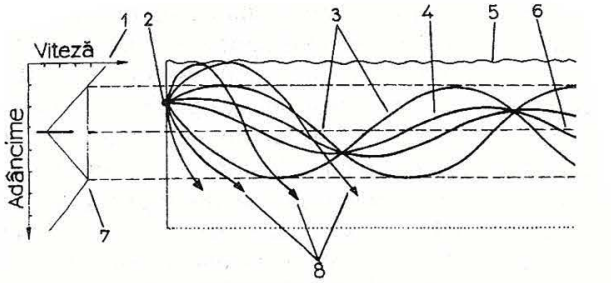
„CAMPERDOWN" *v.* Victoria (2).

CAMUFLAJ *mil.* **1.** Mascarea navelor prin picturare pentru a le face mai puţin vizibile sau a nu permite adversarului să determine cu uşurinţă drumul şi viteza. **2.** Idem, prin acoperire cu ramuri de copaci, plase de C. (mai ales pe Dunăre).

ÇANAKKALE Oraş-port în Turcia pe coasta Str. Dardanele; cca 25 mii loc. Centru meşteşugăresc: olărit, prod. de covoare ş.a. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale.

CANAL Albie creată artificial prin săpare în sol, amenajarea unui curs de apă sau prin construcţii hidrotehnice, având ca scop folosirea pentru navigaţie, transport de mărfuri şi pasageri, amenajări industriale, irigaţii etc. C. leagă între ele mări şi oceane separate, râuri, lacuri şi au o deosebită însemnătate în domeniile economic şi militar, scurtând rutele de trafic intern şi internaţional şi manevra forţelor navale de pe un teatru de operaţiuni pe altul. Deplasarea navelor printr-un C. se poate executa normal sau prin ecluzare când intervin diferenţe de nivel. C. pot fi naţionale, când se află pe teritoriul unul stat sub jurisdicţia acestuia, sau internaţionale când, deşi se află pe teritoriul unui stat sau mai multor state, constituie o arteră importantă în sistemul mondial al căilor de comunicaţie pe apă şi au un sistem juridic care asigură libertatea de navigaţie şi pentru statele neriverane, precum şi regulamente proprii de exploatare. 2. Fâşie îngustă de apă într-un câmp de gheţuri (*a nu se confunda cu şenalul*) *v.* Anexa: Principalele canale de pe glob.

CANAL ACUSTIC SUBMARIN *hd.* Strat de apă aflat la o anumită adâncime, în care, datorită unor condiţii de temperatură şi presiune, undele sonore, reflectate în repetate rânduri în sus şi în jos cu pierderi minime de energie, se propagă de-a lungul axului canalului la distanţe foarte mari. Astfel, explozia unei grenade cu greutatea de 0,25 kg a putut fi interceptată în Oc.



Canal acustic submarin:
1 – gradient termic negativ; *2* – sursă sonoră; *3* – unde limită; *4* – traiectoria sunetului; *5* – suprafaţa apei; *6* – axa canalului; *7* – gradient termic pozitiv; *8* – unde care scapă în afara canalului.

Atlantic, în condiţii favorabile, la o distanţă de circa 800 Mm. C.A.S. se află la adâncimi care variază între 50 şi 1 200 m sau chiar la adâncimi mai mari. Fenomenul oferă mari posibilităţi pentru detectarea submarinelor la distanţe mari, precum şi pentru determinarea poziţiei navei cu ajutorul sistemului radiotehnic de navigaţie Sofar; *sin.* canal sonor, strat de difuziune adâncă.

CANAL CONTINENTAL (canal interior) *nav.* C. care completează sau leagă între ele reţelele navigabile din interiorul continentului (uscatului) sau o arteră navigabilă internă cu un port maritim. Reţele de C.C. se construiesc de regulă de-a lungul unor axe de transport motivate economic, având la bază cursurile de apă existente în zona respectivă.

CANAL VENEŢIAN Tunel de ventilaţie amenajat provizoriu din dulapi şi ghile în magaziile navelor pentru a împiedica deterioarea mărfurilor din cauza umezelii. Se amenajează îndeosebi pe timpul transportului pe distanţe mari al sacilor cu orez, cafea, cacao etc.; *sin.* canal de ventilaţie, ventilaţie pentru orez.

CANALUL CHILIA Proiect de canal de navigaţie de mare adâncime Dunăre – Marea Neagră); *v.* Bâstroe.

CANALUL DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ *v.* DUNĂRE – MAREA NEAGRĂ Canalul ~

CANALUL ENGLEZ (English Channel) Denumire dată de englezi Mării Mânecii care, ca aspect general, se aseamănă cu o strâmtoare separând Europa de Marea Britanie.

CANARE, Insulele ~ Grup de insule în Oc. Atlantic la 100–120 km de ţărmul NV al Africii. Aparţine Spaniei. Supr. totală 7,3 mii km². Principalele Ins.: Gran Canaria, Tenerife, Fuerteventura. Relief muntos (alt. max. 3718 m). Ţărmuri înalte, abrupte, cu puţine golfuri şi plaje. Climă tropicală. Ocupă o poziţie geografică avantajoasă ca punct de tranzit maritim şi aerian. Principalele oraşe-port: Las Palmas şi Santa Cruz de Tenerife. Culturi tropicale. Turism dezvoltat. Las Palmas – BMM a forţelor navale spaniole.

CANARIS, Constantin (1793–1877). Erou grec din mica insulă Psara. Un căpitan legendar în folosirea navelor incendiatoare împotriva flotei otomane. Primul său succes şi totodată cel mai mare a fost distrugerea navei-amiral a flotei otomane la Ins. Chios în noaptea de 6/7 iunie 1822, când au pierit atât amiralul Kara Ali, cât şi 2000 dintre oamenii săi. Avansat amiral, Canaris a devenit ministru al marinei şi apoi prim-ministru al Greciei.

CANARISEALĂ *sin.* canarisire.

CANARISIRE Înclinare transversală permanentă a navei datorită distribuţiei nesimetrice faţă de planul diametral a greutăţilor încărcate la bord sau datorită unor deficienţe de construcţie în care caz nava poate căpăta un unghi de înclinare într-un bord, rămânând în echilibru în această stare. Navele cu dublu fund celular au permisiunea de a părăsi portul de încărcare cu un unghi de canarisire de maximum 8°. Unghiul de canarisire se măsoară cu înclinometrul (a nu se confunda cu banda).

CANCELLING CLAUSE *engl. MC* Clauză inclusă în contractul de transport maritim, potrivit căreia navlositorul poate rezilia contractul dacă nava nu soseşte în termenul stabilit în portul de încărcare, indiferent de cauzele care au provocat întârzierea.

CANDELĂ Unitate de măsură a intensităţii luminoase, folosită în Cartea farurilor, egală cu 1/60 din intensitatea luminoasă, pe direcţia normală, a unui cm² de corp negru (radiator integral) la temperatura de solidificare a platinei.

CANDELIŢĂ *sin.* nod de scaun.

„CANDIA" Galion cu trei arbori sub pavilion venetian, construit în 1530. Intră în compunerea flotei veneţiene condusă de genovezul Andrea Doria şi participă la numeroase confruntări cu flota Imperiului Otoman condusă de Hizir Hayreddin (Barbaros). Caracteristici: depl: 650 t; dim: 33×8,50×4 m. Armament: 32 tunuri; echipaj 120 marinari şi 160 soldaţi.

CANEVAS CARTOGRAFIC Reprezentarea sistemului liniilor de coordonate pe un plan de proiecţie. Repre-

zentarea este materializată prin liniile meridianelor şi ale paralelelor.

CANGE Prăjină lungă (coadă) care are la unul din capete o armătură metalică formată dintr-un vârf cu bilă şi două cârlige laterale. Uneori coada este prevăzută cu

împletituri ornamentale. C. se utilizează pentru a da afară prova la plecarea ambarcaţiunii, a apăra barca sau a prinde un inel ori un alt obiect la acostare.

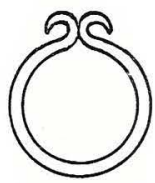
CANGURULUI (Kangaroo), **Insula ~** Ins. din Oc. Indian în apropiere de coasta de SE a Australiei. Supr. 4351 km². Relief deluros, alt. sub 200 m. Cca 2000 loc. Aparţine Uniunii Australiene. Surse de apă sărace. Creşterea vitelor. Descoperită de navigatorul englez Finders Mathew (1801).

CANION Vale adâncă, îngustă, cu versanţii abrupţi şi cu fundul îngust, de natură erozivă, de obicei ocupată în întregime de albia unui râu. Este caracteristică zonelor muntoase (ex. Marele canion Colorado din SUA).

CANIS MAJOR Constelaţie având stelele nautice Adhara şi Sirius; în latină „Câinele mare".

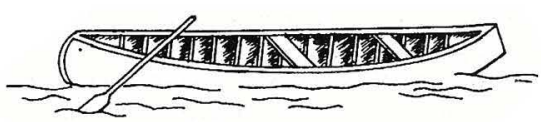
CANIS MINOR Constelaţie având steaua nautică Procyon; în latină „Câinele mic".

CANISTRELĂ Piesă metalică în formă de inel deschis, servind la învergarea focurilor şi velastraiurilor pe straiuri; *sin.* (*rar*) verigă de strai.


Canistrelă

CANO, Sebastian (d. 1526) Navigator spaniol care a participat la călătoria lui F. Magellan în jurul lumii şi a ajuns în Europa (sept. 1522) cu ultima navă din expediţie care a supravieţuit („Victoria"), fiind primul marinar din Europa care a făcut cu echipajul său (din care au rămas 18 oameni) ocolul lumii.

CANOE (din *sp.* „canoa") **1.** Ambarcaţiune sportivă, uşoară, 4–7 m lung. cu etravele înalte şi bordurile


Canoe

bombate. Pe C. se ramează în picioare sau într-un genunchi cu faţa în direcţia de înaintare, cu rame scurte numite pagae. **2.** Barcă dintr-un singur trunchi de copac sau dintr-o carcasă de lemn îmbrăcată în piele folosită de indienii din Canada, America de Nord şi de locuitorii din Polinesia. Nu are furcheţi şi este propulsată de o rămă cu o singură pană. Poate lua la bord 2–10 oameni.

CANONIERĂ *mil.* Navă de luptă destinată să acţioneze în zonele costiere proprii. Are un deplasament de 700-800 t, fiind echipată cu II–V tunuri de calibru mijlociu (85–152 mm). După cel de-al doilea război mondial a început să fie scoasă din înzestrarea unităţilor navale, fiind înlocuită treptat cu escortoare şi cu nave aparţinând altor clase. **C. cuirasată** *mil., ist.* Navă cuirasată destinată apărării coastelor (1890–1900), având un deplasament relativ mic (circa 2 000 t) şi fiind armată cu două–trei piese de artilerie de calibru mare.

CANOPUS Steaua nautică α Carinae (Carena), mărimea 0,9, invizibilă la nord de paralela 27° N.

CANOTAJ Sport la care se practică ramarea în caiace, canoe, schifuri sau bărci obişnuite.

CANTĂ *înv.* Recipient asemănător unei albii, dar cu feţe plane din scândură, căptuşite în interior cu tablă zincată. Servea la spălarea rufelor marinarilor.

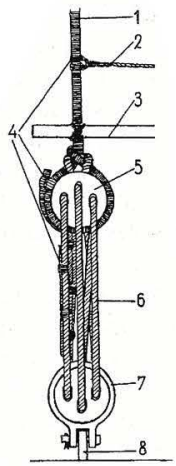
CANTON Un sfert din suprafaţa unui pavilion definită de mediatoarele laturilor; *sin.* cartier.

CAP (I) *geogr.* Vârf proeminent al uscatului care înaintează în mare pe diferite distanţe; reprezintă un important reper geografic şi de navigaţie. Cele mai importante C. de pe mapamond: **C. Acelor (Agulhas)** C. în S Africii situat la 34° 52′ lat. S şi la 19°59′ long. E; cel mai sudic punct al continentului african aflat la 155 km SE de Capul Bunei Speranţe. **C. Bunei Speranţe.** C. în sudul Africii, situat la 34° 02′ lat S şi la 18° 30′ long. E, denumit de Bartolomeu Diaz în 1488 C. Furtunilor (Cabo Tormentóso) **C. Celiuskin** C. în N Asiei, în Pen. Taimâr, situat la 77° 44′ lat. N şi la 104° 18′ long. E; cel mai nordic punct continental al Asiei. **C. Comorin** C. în extremitatea de S a Pen. India, situat la 08° 04′ lat. N şi la 77° 35′ long. E. Zonă periculoasă pentru navigaţie. **C. Finisterre** (capătul Pământului) C. în extremitatea de NV a Pen. Iberice (Spania) pe coasta atlantică a Galiciei, la 42° 54′ lat. N şi 09° 16′ long. V. Considerată în vechime ca limita extremă a Pământului. **C. Horn** (*sp.* Cabo de Hornos) C. în extremitatea S a Americii de Sud, în ins. cu acelaşi nume situată la S de Ins. Ţara de Foc, la 55°59′ lat. S şi 67° 16′ long. V. Navigaţie periculoasă. **C. Nord** (Nordkapp) C. în N Europei situat pe Ins. norvegiană Mageroy la 71° 10′ lat. N şi la 25° 47′ long. E. Cel mai nordic punct al continentului european. **C. Verde** C. în Africa Occidentală situat pe coasta Senegalului la 14° 45′ lat. N şi la 17° 35′ long. V. Cel mai vestic punct al continentului african.

CAP (II) *nav.* **1.** Partea superioară a gâtului coloanei arborelui gabier sau arboretului. **2.** Vârf de catarg. **3.** Unghiul format între direcţia Nord şi axul longitudinal al navei la un moment dat. După Nordul de referinţă, C. poate fi adevărat, magnetic, compas, giro (*a nu se confunda cu drumul*). O navă este totdeauna la C., dar nu este totdeauna la drum. ◇ „Ce cap ai?" Întrebare adresată timonierului, la care acesta raportează capul pe care îl ţine la compas. „A pune capul pe..." A guverna nava pe un anumit obiect de la uscat. **4.** *sin.* (*impropriu*) pentru drum. **5.** *sin., înv.* pentru prova (*se mai întrebuinţa încă pe la mijlocul secolului XIX*). **6.** Partea cea mai înaintată, în sensul marşului, a unui convoi, a unei formaţii. **7.** *fl.* Extremitatea din amonte a unui ostrov, banc de nisip etc. **8.** *fl.* Extremitatea din amonte a unui sat, a unei păduri. **9.** Nod la extremitatea unei parâme; *sin.* capăt. **10.** Partea dinspre cârlig a unei macarale, chiar când macaraua se află la extremitatea inferioară a unui palanc. **11.** Extremitatea curbă a unei

chei sau a unei rodanțe. **12.** Extremitatea dinspre larg a unui curent de spărtură.

CAP DE BERBEC *înv.* Piesă din lemn de formă ovală, având pe margine un șanț în care intră zbirul și trei găuri prin care trece întinzătoarea. Servea la întinderea sarturilor; în prezent, în locul C.d.B., întâlnite doar pe velierele mici de cabotaj, se folosesc întinzătoare metalice.



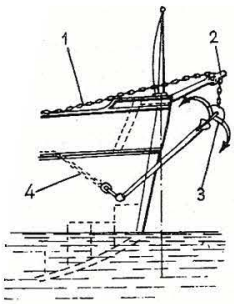
Cap de berbec: *1* – sart; *2* – grijea; *3* – vergea de sart; *4* – legătură; *5* – cap de berbec; *6* – întinzătoare; *7* – zbir; *8* – ochi pe punte.

CAP DE BULGAR Nod la capătul unei parâme; poate fi și dublu sau dublat; *v. fig.* capăt.

CAP DE DANEZ Nod la capătul unei parâme; *v.* capăt.

CAP DE LANȚ Za groasă fără pod, la capătul din puț al lanțului de ancoră; cu ajutorul acesteia lanțul se asigură în puț.

CAP DE MORT Bloc de beton prevăzut cu un inel de oțel, care se folosește pe șantiere la probele de tracțiune ale remorcherelor, la lansarea navelor sau la efectuarea altor lucrări grele (*a nu se confunda cu mortul*).



Cap de șarpe: *1*– lanț-călăuză (erchet); *2* – cap de șarpe; *3* – ancoră cu patru brațe; *4* – lanț gros.

CAP DE ȘARPE *fl.* Bară fixată la prova navelor fluviale, având la capăt un rai pentru lanțul călăuză, cu ajutorul căreia se pune ancora la post.

CAPAC 1. C. de damă C. care închide o damă. **2. C. de nară** C. care acoperă nara pe punte. **3.** *sin.* bocaport. **4. C. Mac Gregor** C. brevetat cu acționare mecanică; *v. fig.* bocaport. **5.** *mil.* **C. cuirasat** C. la un tambuchi în puntea cuirasată, prevăzut cu o contragreutate pentru a putea fi mânuit ușor.

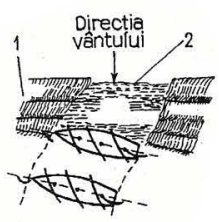
CAPACITATE BALE/CEREALE Volumul în m³/picioare cubice în care se pot încărca bale/cereale. C.B. este mai mică decât C.C., deoarece nu cuprinde și spațiile dintre coaste și traverse în care nu se pot încărca bale (*v.* bal).

CAPACITATE CUBICĂ *MC* Volumul magaziilor și compartimentelor navei destinate încărcării mărfurilor. Se exprimă în picioare cubice (ft) sau în metri cubi (m³), separat pentru mărfuri în vrac și separat pentru mărfuri ambalate. Pe baza C.C. și cu ajutorul indicelui de stivuire se calculează cantitatea de marfă ce se poate încărca în magaziile navei. Capacitatea pentru mărfurile ambalate este în medie cu 10% mai mică decât aceea pentru vrac, din cauza spațiilor libere rămase între colete la stivuire și a spațiilor goale dintre bordaj și fardaj sau a celor situate între traverse etc. (a nu se confunda cu tonajul registru).

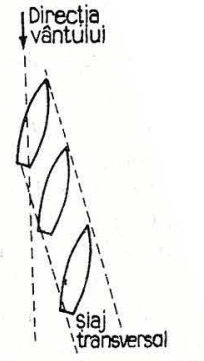
CAPACITATEA DE ÎNCĂRCARE *MC* Volumul disponibil al navei destinat încărcării mărfurilor în vrac sau în baloturi. Raportul dintre volumul navei destinat încărcării și greutatea acesteia reprezintă coeficientul de încărcare a navei. Distingem capacitatea deadweight (sau totală) și capacitatea netă de încărcare. C.d.Î. se măsoară în tone lungi (1016,047 kg) sau în tone metrice (1000 kg) și este una din datele principale de exploatare a navei; *v.* tonaj; tonaj deadweight.

CAPACITATE DEADWEIGHT *MC v.* Tonaj Deadweight.

CAPĂ 1. Poziția cea mai favorabilă a unei nave pe mare foarte rea și vânt deosebit de puternic. O navă cu vele ține la C. primind vântul la circa șase carturi din prova; nava derivează, lăsând în urmă o zonă mai calmă, denumită siaj transversal, care o protejează împotriva berbecilor. O navă cu vele ține la C. sub trinchetin, gabieri, trinca terțarolată și randa de furtună. Acest tip de C. se numește **C. curentă** și convine aproape tuturor velierelor, fiind folosită când vântul atinge forța de tempestă. **C. ordinară** se ține sub gabieri și trinchetin, iar la velierele mari, și sub trinca terțarolată. Goeletele țin C. sub trinchetin și vela mare sau randa de furtună. **C. seacă** se ține numai sub randa de furtună, pe timp excesiv de rău. **C. moale** este C. la care nava are tendința de a abate sub vânt, iar siajul transversal trece spre pupa, protejând mai puțin nava.



Capă (la navele cu vele): *1* – berbeci; *2* – siaj transversal.



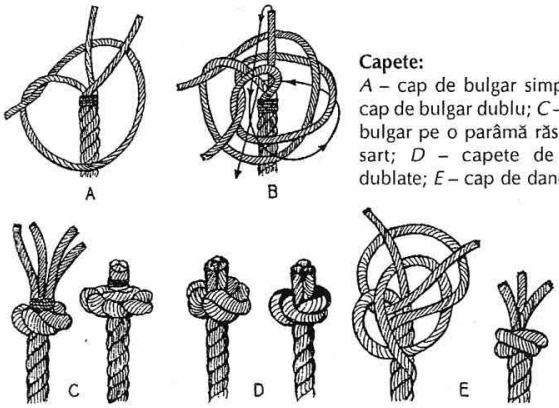
Capă (la navele cu propulsie mecanică)

C. ardentă C. la care nava are tendința de a veni în vânt, ceea ce face ca marea să o împingă înapoi, expunând-o la avariere și la ambarcare de apă. **C. preventivă** C. luată de o navă în așteptarea unui ciclon; *v.* și dreapta, dreapta, dreapta; stânga, stânga, stânga. O navă cu propulsie mecanică ține la C. în mașini cu prova în vânt sau, de preferință, cu vântul la 2–4 carturi din prova. Uneori se recomandă să se țină și C. cu vântul din pupa. Orice navă ține mai bine C. dacă filează ulei. ◇ „A lua C." A manevra pentru a veni cu nava la C. „A ține la C." A suporta timpul rău la C. **2.** *înv.* Primă acordată comandantului unei nave de comerț (uneori și secundului) de către încărcător pentru a avea grijă de marfă. Astăzi C. se consideră inclusă în navlu.

CAPĂT Nod făcut la capătul unei parâme pentru a nu permite acesteia să treacă print-un rai sau printr-o gaură oarecare.

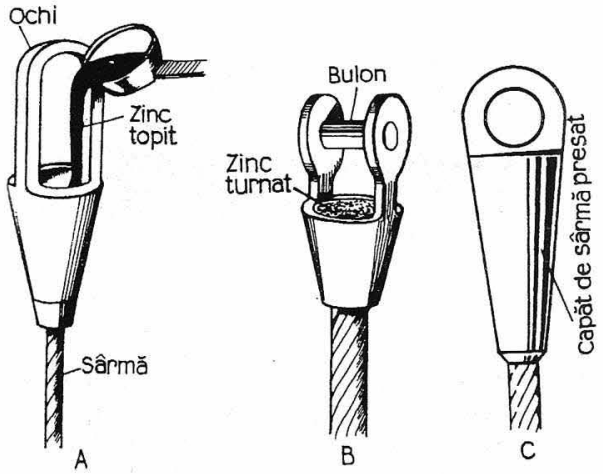
CAPĂT DE BINTĂ 1. Capătul din interiorul navei al cablului sau lanțului de ancoră căruia i se ia volta la binte. **2.** Capătul dinspre navă al unei parâme.

CAPĂT DE PARÂMĂ 1. Bucată de parâmă de lungime mică. **2.** Extremitatea unei parâme.



Capete:
A – cap de bulgar simplu; *B* – cap de bulgar dublu; *C* – cap de bulgar pe o parâmă răsucită în sart; *D* – capete de bulgar dublate; *E* – cap de danez.

CAPĂT DE SÂRMĂ 1. Armătură metalică ce poate fi fixată la capătul unei parâme de sârmă prin despletirea firelor în interiorul capului şi turnarea de zinc topit. **C.d.S. presat** Armătură asemănătoare, dar fixată pe sârmă prin presare. **2.** Bucată scurtă de parâmă metalică.



Capete de sârmă:
A – cu ochi; *B* – deschis; *C* – presat.

CAPĂT DE VERGĂ *v.* vergă.

CAPĂT FIX *sin.* capăt stătător; stătător.

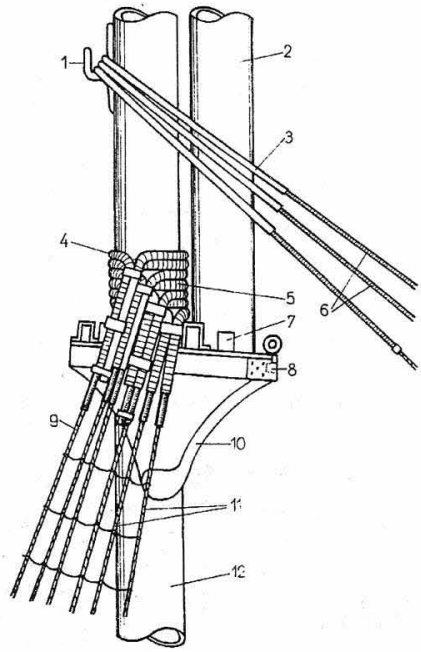
CAPĂT STĂTĂTOR Capătul curentului unui palanc care se matiseşte la cheiţa macaralei fixe; *sin.* stătător, capăt fix.

CAPE TOWN Oraş-port, cap. Rep. Africa de Sud; situat la 50 km N de C. Bunei Speranţe la Oc. Atlantic. Cca 800 mii loc. Portul este accesibil pentru toate categoriile de nave şi cuprinde în afară de radă mai multe bazine de maree. Accesul la bazine este apărat de molurile de NV (1,6 km) şi de NE (3 km). Lungimea frontului de cheuri este de 14 km cu adâncimi între 7 şi 14 m. Şantierele navale dispun de docuri uscate şi plutitoare, cale de lansare care asigură construcţia şi reparaţia navelor de mare tonaj. Traficul anual al portului se ridică la 10,3 mil. t. Se importă: produse petroliere, maşini, cherestea, îngrăşăminte ş.a.; se exportă: minereuri, aramă, aur, diamante, produse animaliere, fructe etc.

CAPELÁ A lega o manevră fixă, trecând ochiul acesteia peste capul coloanei arborelui gabier, arboretului sau al unui şcondru.

CAPELARE Acţiunea de instalare a greementului navei.

CAPELATURĂ 1. Locul de pe catarg unde se capelează manevrele fixe ale arborelui, respectiv pe guler sau pe coş. După locul pe care îl are în arboradă, există: **C. zburătorului, C. rândunicii** etc. **2.** Porţiune dintr-o manevră fixă, care se reazemă pe guler. **3.** Ansamblul capetelor manevrelor fixe aşezate pe gulerul catargului.



Capelatură:
1 – ureche; *2* – piciorul arborelui gabier; *3* – apărătoare de piele; *4* – ochi de capelatură; *5* – capelatură; *6* – strai; *7* – caşcaval (cheie); *8* – gabie; *9* – sart orfan; *10* – falcă; *11* – sarturi perechi; *12* – coloană.

CAPELLA Steaua nautică α Aurigae (Vizitiul), mărimea 0,2.

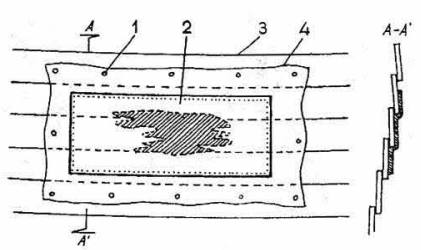
CAPHORNIER *ist.* Navă cu vele care dubla în cursele sale obişnuite Capul Horn.

CAPIDAVA Fost centru fortificat daco-getic, apoi cetate romană pe malul drept al Dunării (km 279+500), pe locul unde se află astăzi satul cu acelaşi nume. În timpul Imperiului Roman a avut un rol important pe linia de apărare la Dunăre. Cetatea a continuat să fie locuită de băştinaşi până în sec. XI.

CAPITANĂ *ist.* Galeră-comandant, inferioară unei galere reale; *sin.* patronă.

CAPITULARE NAUTICUM *ist.* Reguli de navigaţie edictate de Republica Veneţiei în 1255.

CAPLAMÁ Petic pe bordajul unei nave sau ambarcaţiuni, care serveşte la astuparea găurilor de apă în cazul efectuării lucrărilor de salvare. La ambarcaţiunile din lemn, C. poate consta dintr-o foaie de aramă aşezată



Caplama:
1 – cui de aramă; *2* – foaie de aramă; *3* – bordaj; *4* – pâslă.

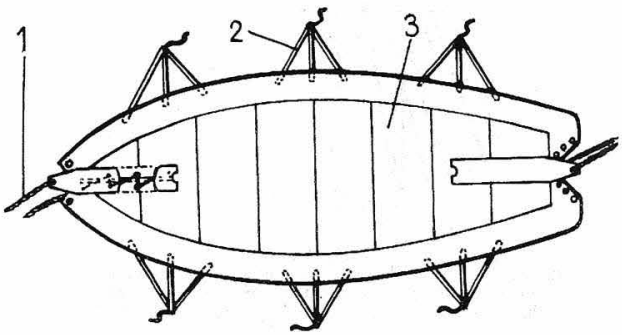
pe o bucată de pâslă şi dublată, eventual, cu lemn. La navele metalice, C. poate reprezenta o întăritură preventivă a unei porţiuni slabe de bordaj, de regulă, sudată.

CAPOC (Ceiba pentandra) Fibră vegetală care acoperă sămânţa unui arbore din Java. Se foloseşte la umplerea centurilor de salvare, pernelor, saltelelor etc.

CAPON Palanc la capătul gruiei de capon, cu ajutorul căruia se caponează ancora; *v. fig.* ancoră traversată şi navă de 74.

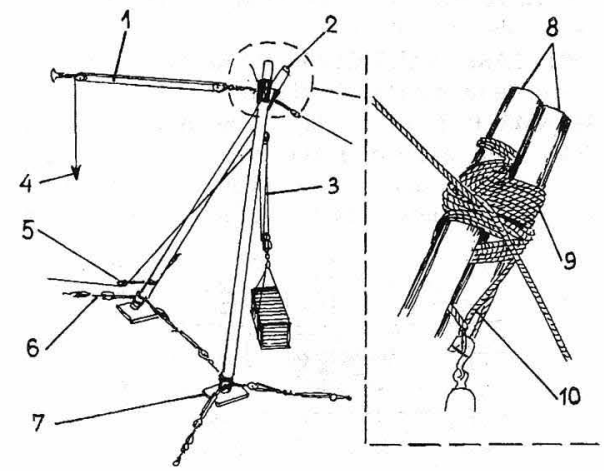
CAPONÁ 1. A prinde ancora cu cârligul caponului la navele cu vele. **2.** A fila ancora din nară şi a o atârna de o gruie de capon sau la o pereche de babale pentru a elibera nara în vederea legării navei la geamandură cu lanţul ancorei.

CAPOT Îmbrăcăminte din pânză de vele, foi de plastic ş.a care protejează împotriva ploii şi vântului bărcile, tunurile, vinciurile şi, în general, toate instalaţiile şi aparatele aflate pe puntea descoperită.



Capot de barcă:
1 – saulă; *2* – labă de gâscă; *3* – capot.

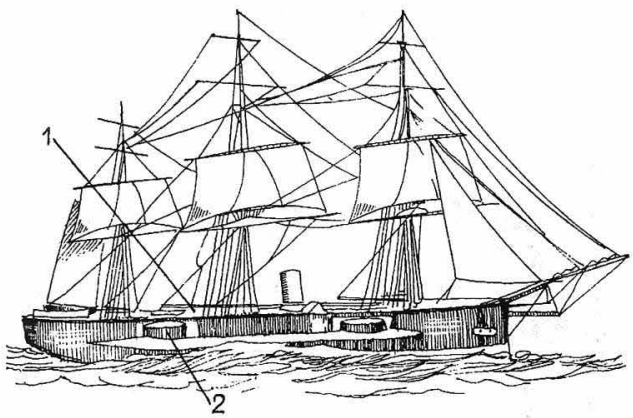
CAPRĂ Instalaţie improvizată cu ajutorul căreia se efectuează manevre de forţă; este formată din doi şcondri legaţi la un capăt cu o legătură portugheză sau cu o legătură de capră, având picioarele aşezate pe tălpi şi fiind susţinută la partea superioară de o balansină. Picioarele şi tălpile se pot mişca cu palancuri de picior sau de talpă. Pe navele cu vele cu arborada din lemn, distingem **caprele mari**, formate din doi arbori gabieri şi verga mare sau din două vergi inferioare, şi **caprele mici**, formate din vergile gabierului mare şi gabierului trinchet.



Capră:
1 – balansină; *2* – legătură; *3* – aparat; *4* – curent; *5* – pastică; *6* – palanc de picior; *7* – talpă; *8* – şcondri; *9* – legătură; *10* – zbir.

CAPRI Ins. italiană în M. Mediterană la S de G. Napoli. Supr. 10 km2; 11 mii loc. Relief muntos, alt. max. 589 m (Monte Solaro). Ţărmuri abrupte cu numeroase grote. Climă subtropicală. Renumite staţiuni balneoclimaterice (la care a poposit şi N. Bălcescu). Viticultură, floricultură, pomicultură.

„CAPTAIN" Navă engleză (1870), tip monitor, cu suprastructură la prova şi pupa, care s-a răsturnat pe mare rea din cauza lipsei de stabilitate; din echipajul format din 600 de oameni au fost salvaţi doar 18.



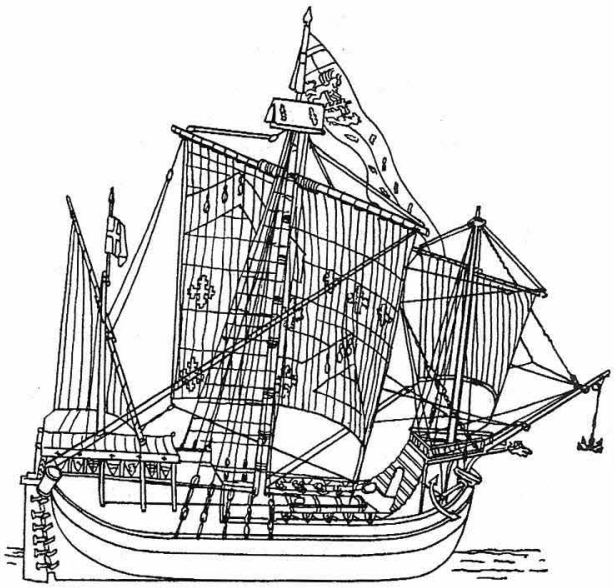
„Captain":
1 – punte de manevră; *2* – turelă.

CAPTURĂ Act militar prin care comandantul unei nave de război pune stăpânire pe o navă de comerţ inamică, neutră sau aliată, îşi impune autoritatea şi dispune de soarta acesteia, a echipajului şi a caricului în conformitate cu legile războiului pe mare şi convenţiile internaţionale; *v.* priză.

CAPUL VERDE, Insulele ~ (*port.* Ilhas de Cabo Verde) **1.** Arh. în Oc. Atlantic la 600 km V de ţărmul Africii. Terit. Rep. Cabo Verde. Supr. 4033,3 km². Relief muntos (alt. max. 2829 m). Ţărmul stâncos slab crestat. Climă tropicală. Temp. med. anuală +22–27° C. Porturile principale: Praia (capitala) pe Ins. Sao Tiogo şi Mindelu pe Ins. San Vicente. Punct de escală maritimă şi aeriană. **2.** C. în Africa Occidentală situat pe coasta Senegalului, la 14° 45′ lat. N şi la 17° 33′ long. V; cel mai vestic punct al continentului.

CAPUDAN PAŞA *înv.* În Imperiul Otoman titlu de onoare al comandantului flotei turceşti. Desfiinţat în 1934.

CARACĂ *ist.* Navă cu vele şi cu trei arbori răspândită în sec. XIV–XVII şi folosită mai întâi de portughezi şi veneţieni în bazinul mediteranean iar apoi de francezi şi englezi în expediţiile în America de Sud şi Indiile de Est. Putea servi ca navă de transport mărfuri şi ca navă de război. Depl. până la 2000 t; 30–40 tunuri. Putea lua la bord 1200 oameni. Pe C. au fost introduse pentru prima oară baterii acoperite şi saborduri pentru gurile de tun. La sfârşitul sec. XVII, C. a fost înlocuită cu alte tipuri de veliere mai rapide.



Caracă portugheză din sec. al XVI-lea

CARACTERISTICA CODULUI Flamură din Codul internaţional de semnale, având semnificaţia „Zărit". Ridicată de o navă militară, arată că aceasta semnalizează după Codul internaţional de semnale; *sin.* flamura codului.

CARACTERISTICA LUMINII Ansamblu de elemente prin care lumina unui far sau a unui semnal luminos de navigaţie se deosebeşte de cele ale altor faruri şi semnale. Aceste elemente sunt: fazele caracteristice sau ritmul, perioada şi culoarea luminii.

CARACTERISTICA STELATURII PROVA Raportul 10 *A/BL* în care *A* este aria cuprinsă între proiecţia conturului punţii principale (inclusiv teuga) şi proiecţia liniei de încărcare de vară pe planul de bază, în prova secţiunii, dispusă la 0,2 *L* de la perpendiculara prova; *B* – lăţimea navei; *L* – lungimea navei (*definiţie a societăţilor de clasificare*).

CARACTERISTICĂ Pavilion de semnale care figurează în toate semnalele, având semnificaţie asemănătoare sau referindu-se la acelaşi subiect. Astfel, în Codul internaţional de semnale, „A" este caracteristic pentru azimuturi şi relevmente, „C" pentru drumuri, „D" pentru dată, „L" pentru latitudine, „G" pentru longitudine, „M" pentru semnale medicale, „R" pentru distanţe în mile marine, „S" pentru viteza în noduri, „V" pentru viteza în km/oră, „T" pentru ora locală, „Z" pentru timpul civil la Greenwich.

CARACTERISTICĂ DE DOTARE *MC* Indice folosit de societăţile de clasificare pentru determinarea numărului de ancore, lanţuri, parâme etc. cu care trebuie dotată o navă comercială; *sin.* număr de armament.

CARAELE Vânt din sectorul Nord-Nord-Vest favorabil pescuitului de coastă în M. Neagră.

CARAIBILOR, Marea ~ Mare de bordură a Oc. Atlantic mărginită la V şi S de America Centrală, iar la N şi E de G. Mexic şi Ins. Antile. Comunică prin Str. Yukatan, G. Mexic şi Str. Ins. Antile cu Oc. Atlantic iar prin canalul Panama cu Oc. Pacific. Supr. 2,7 mil. km², ad. max. 7680 m, ad. med. 2491 m. Temp. apei; +25–28° C; salinitatea 36–38‰. Mareele: 0,2–0,7 m. Principalele porturi: Maracaibo, La Guaira (Venezuela); Cartagena (Columbia); Colon (Panama); Limon (Costa Rica); Santiago de Cuba, Cienfuegos (Cuba); Santo-Domingo (Rep. Dominicană); Guantanamo (SUA) pe terit. Cubei.

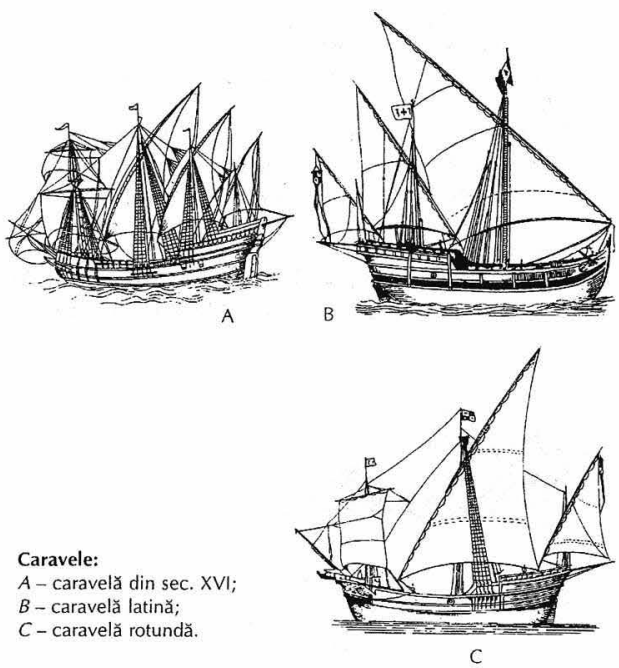
CARAMUSSATA *ist.* Galeră rapidă cu rame, nepuntată, folosită în sec. XI–XVI de piraţii nord-africani în M. Mediterană.

CARANTINĂ 1. Perioadă de izolare, de cel mult 40 de zile, la bord, în radă sau la uscat, a echipajului şi pasagerilor unei nave care nu are patentă de sănătate curată sau la bordul căreia s-au produs pe timpul traversadei cazuri de boală molipsitoare etc. **2.** Local în care se execută C. în sensul de mai sus. ◇ „A face C." A fi în C.

CARAVANĂ *ist.* Expediţie a cavalerilor Ordinului de Malta asupra coastelor turceşti.

CARAVEDO, Carlos Navigator peruan. Împreună cu concetăţeanul său Jaime Toledo şi cu cehul Iosef Mataus, au efectuat o călătorie pe ocean cu pluta din lemn de balsa „Tanganroa" (13 × 5 m, velatură 30 m²) în 121 zile. Au plecat din portul peruan Callao la 26.07.1965 şi au acostat cu pluta în Ins. Tahiti la 23.11.1965, parcurgând 5000 Mm. În 1959 C. mai efectuase cu un coechipier o călătorie pe ocean care a durat 3 luni, parcurgând 5000 Mm între Callao şi Ins. Touamotou cu pluta de lemn de balsa „Cantuta" (11×7 m).

CARAVELĂ, *ist.* (*sp.* corbela; *it.* caravella) Velier de transport marfă cu trei arbori, vele latine şi uneori pătrate, cu borduri înalte, o singură punte cu suprastructuri în prova şi pupa. Datorită calităţilor



Caravele:
A – caravelă din sec. XVI;
B – caravelă latină;
C – caravelă rotundă.

sale nautice a fost des folosită de navigatorii italieni, spanioli, portughezi ş.a. începând cu sec. XIII. În sec.

XV–XVI a luat un deosebit avânt, devenind nava marilor descoperiri geografice. Caracteristici: depl.: 150–300 t; L 22–25 m; l 6–7 m; vit. max. 9,5 Nd. Către sfârşitul sec. XVII a fost înlocuită cu alte tipuri de veliere.

CARBONIER Navă destinată transportului de cărbune; *sin.* cărbunar.

CARDANIC Sistem de suspensie care permite obiectului suspendat să-şi păstreze poziţia orizontală. Este folosit la compasul magnetic de la bordul navelor pentru menţinerea rozei în poziţie orizontală. Se compune din două cercuri concentrice ale căror puncte de suspensie sunt diametral opuse.

CARDIFF Oraş-port în SV Marii Britanii (ţara Galilor) la Oc. Atlantic (G. Bristol). 290 mii loc. Nod de comunicaţii şi important centru industrial şi carbonifer. Uzine metalurgice, construcţii de maşini, şantiere navale. Portul amenajat pentru depozitarea şi exportul cărbunelui.

CARENAJ Curăţire a operei vii a navei în doc. Această operaţie se execută uneori cu flacără pentru a arde depunerile vegetale şi animale.

CARENARE *sin.* carenaj.

CARENĂ Porţiune a corpului navei aflată sub linia de plutire; *sin.* operă vie.

CARENĂ INTERIOARĂ Cantitate de lichid liberă în interiorul navei, de ex., într-un tanc de combustibil. C. l. poate fi foarte periculoasă pentru stabilitatea navei, deplasând apreciabil centrul său de greutate. Pentru a evita acest inconvenient, tancurile mari (de regulă, cele a căror lăţime depăşeşte 9 m) sunt prevăzute cu pereţi separatori longitudinali şi transversali (diafragme de ruliu, respectiv, de tangaj).

CAREŢI Coleoptere şi crustacee xilofage care atacă bordajul navelor sau construcţiile portuare de lemn, producând mari pagube. Se combat prin ungerea părţilor lemnoase expuse cu catran sau smoală; *sin.* carii.

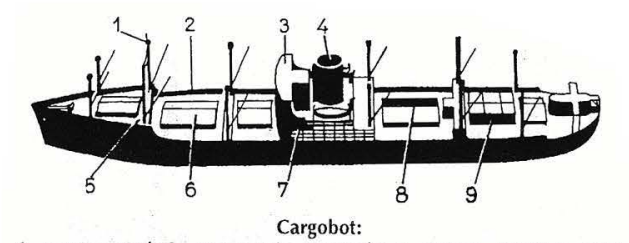
CAREU Încăpere pe navă destinată ofiţerilor şi maiştrilor pentru adunări, studiu şi servitul mesei.

CARGABAS Manevră curentă cu care se strânge o velă latină (foc sau velastrai).

CARGAFUNG Manevră curentă cu care se strâng velele pătrate; *sin.* cargafund, cargafungă (apărute, probabil, din cauza pluralului greoi – cargafunzi – şi prin asemănare cu funga).

CARGO *sin.* caric.

CARGOBOT Navă autopropulsată destinată transportului de mărfuri în vrac sau ambalate. **C. de linie** C. ce urmează



Cargobot:
1 – catarg portal; *2* – parapet; *3* – comandă; *4* – coş; *5* – teugă; *6* – gură de magazie; *7* – castel central; *8* – gură de magazie cu bocaport; *9* – havalea.

o linie regulată. Dispune de obicei şi de cabine pentru un număr redus de pasageri; cel mai frecvent se întâlnesc C. între 4500–8000 tdw; *sin.* cargou.

CARGOPLAN *MC* Plan grafic întocmit de comandantul navei în colaborare cu secundul şi şeful stivator în care se arată modul de repartizare a mărfurilor la bord pe magazii şi partizi, astfel încât să se respecte stabilitatea şi asieta navei dar ţinând seama şi de destinaţia mărfurilor şi ordinea de descărcare a acestora.

CARGOU *v.* cargobot.

CARGOU DE ATAC (simbol, LKA) *mil.* Navă transportând caric de luptă, adică materiale şi muniţie destinate trupelor care atacă litoralul ocupat de inamic. Are armament antiaerian şi ambarcaţiuni de transport.

CARIC *MC* Marfă încărcată la bord pentru a fi transportată în schimbul unui navlu. C. poate include mărfuri generale, în vrac, lichide, perisabile etc.; *sin.* încărcătură, încărcământ.

CARINA Constelaţie având stelele nautice Avior, Canopus, Miaplacidus; în latină „Chila".

CARINĂ 1. Chila unei dube sau lotci, prelungită cu coarne spre prova şi pupa. **2.** *înv.* chila navei (*termenul se mai întrebuinţa la începutul sec. XIX*).

CARLINGĂ Piesă din osatura longitudinală a navei. Se deosebesc: **C. centrală**, suprapusă chilei, şi **C. laterală**, care întăreşte fundul în borduri. La navele din lemn, C. era uneori întărită cu o contracarlingă.

CARMAC *pesc.* Cârlig mare de prins peşte cu pielea subţire; *sin.* cârmac.

CARNET DE COMANDĂ Document neprevăzut de regulamente, dar indispensabil, în care se trec relevmentele luate, obiectul relevat şi orele respective.

CARNET DE CRONOMETRU Document ce însoţeşte fiecare cronometru şi în care se înscriu starea absolută şi marşa diurnă, temperaturile maxime şi minime în dulapul cu cronometre, precum şi unele incidente, de ex.: oprirea, ca urmare a neîntoarcerii la timp; *v.* jurnal de cronometre.

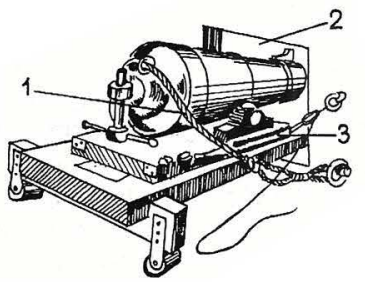
CARNET DE MARINAR *MC v.* livret de marinar.

„CAROL DEERING" *ist.* Velier tip goeletă cu cinci arbori, sub pavilion SUA. În sept. 1920, în timp ce naviga către America de Sud, în zona Bermuda–Florida a fost abandonată de echipaj despre care nu s-a mai aflat nimic niciodată. Nava a fost descoperită la 31 ian. 1921 de echipajele de salvare de la Diamant shods, Carolina de Nord.

„CARPLINA" *ist.* Prima navă cu aburi propulsată cu zbaturi, care a navigat pe Dunăre. Construită în 1819 la Viena de către Anton Bernhaed. Avea corpul de lemn şi maşină cu un singur cilindru.

CAROLINE, Insulele ~ Arh. în partea de V a Oc. Pacific. Face parte din Micronezia şi se compune din cca 1000 insule şi atoluri. Supr. totală 1320 km². Insulele mai mari (Palau, Seniavin) sunt de origine vulcanică şi înconjurate de recife de coralli. Climă ecuatorială şi subecuatorială. Arh. se află într-o zonă de formare a taifunurilor. Teritoriu sub protectoratul ONU, aflat în administraţia SUA care dispune pe insulele mari de BMM. *ist.* În al doilea RM forţele navale ale SUA au executat la 15 sept. 1944 o debarcare de forţe, la început pe Ins. Palau, apoi pe alte insule mai mari cu scopul de a-şi crea puncte de plecare pentru „saltul" asupra unor noi obiective. De pe Ins. Palau ş.a. la 17 oct. 1944 a început invazia Ins. Filipine.

CARONADĂ *ist.* Tun naval de mare calibru mai scurt decât cele obişnuite, folosit în sec. XVIII–XIX îndeosebi pentru nimicirea echipajelor de pe navele inamice şi pentru a produce spărturi în bordajul navelor cu corpul de lemn.

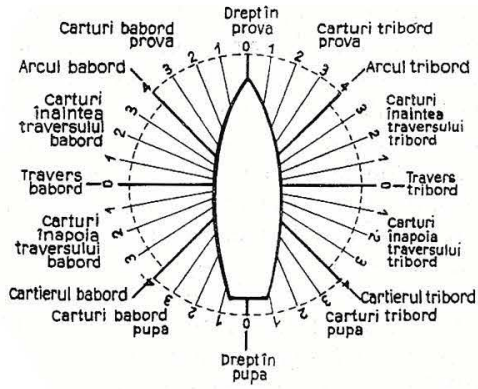


Caronadă: *1* – frâu de recul; *2* – sabord; *3* – palanc de aducere în baterie.

„CARPAŢI" *ist.* Cargou construit în 1913 în Anglia pentru SMR. În primul RM a fost închiriat marinei ruse care l-a folosit pentru transporturi militare în M. Neagră. În perioada anilor 1920–1940 a executat voiaje pentru SMR în M. Mediterană, Orientul Apropiat şi Franţa. În 1941 a fost închiriat serv. german de transporturi maritime pentru transporturi de război în folosul frontului de E. La 10 oct. 1942, navigând într-un convoi escortat de nave militare germane, a fost torpilat de Sm. sovietic Sc 216 în faţa farului de la Olinca (Sf. Gheorghe). Nava s-a scufundat şi au pierit 3 marinari români. Au fost salvaţi 20 români şi 19 germani.

CARPENTARIA (Gulf of Carpentaria) Golf în M. Arafura din N Australiei între Pen. York (la E) şi Arnhen (la V). Pătrunde în interiorul continentului pe o dist. de 670 km; lăţimea la intrarea în g: 600 km; ad. până la 69 m. Temp. medie la supr. apei: 23° C iarna şi 29° C vara. Salinitatea 34,8 ‰. Maree neregulată, semidiurnă cu înălţimea de 3,2 m. De-a lungul coastei, curenţi de maree puternici.

CART 1. Serviciu la bordul navelor cu durata de patru ore. C. încep la miezul nopţii (ora 00,00) şi poartă următoarele denumiri: **C. întâi** (00,00–04,00); **C. din zori** (04–08,00); **C. de dimineaţă** (08,00–12,00); **C. de după-amiază** (12,00–16,00); **C. de seară** (16,00–20,00); **C. de noapte** (20,00–24,00). **Ofiţer de C.** Ofiţer care în timpul C. răspunde de navă sau – dacă sunt mai mulţi ofiţeri de C. – de o porţiune a navei. În ultimul caz răspunderea pentru navă şi calitatea de locţiitor al comandantului revine ofiţerului şef de C. **Şef de C.** Gradat care conduce C. pe punte, potrivit ordinelor ofiţerului de C. ◇ „A bate carturile" A semnala ora cu ajutorul clopotului de bord astfel: după prima jumătate de oră a C. se execută o lovitură simplă; după prima oră a C., o lovitură dublă; după o oră şi jumătate de la începutul C., o lovitură dublă şi una simplă ş.a.m.d. până la „patru duble", când se termină C., după care ciclul reîncepe. Ceasornicele de bord bat, de asemenea, carturile. ◇ „Bun C ...!" Formulă de raport folosită pe velierele în mers şi pe orice navă la ancoră în radă deschisă, dat la fiecare jumătate de oră, adică la baterea C., pentru a indica faptul că totul merge bine. Începe veghea din prova (santinela la ancoră), care raportează „Bun C., înainte, luminile (felinarele) ard bine!" (la ancoră se completează cu: „lanţul întinde înainte/travers etc.") Apoi facţionarul de la pupa raportează: „Bun C. înapoi!", iar şeful de C. anunţă „Bun C. peste tot". „C. bun!" Urare a vechiului ofiţer de cart către cel nou (*a nu se confunda cu „Bun C. ...!"*). **C. scurtat** C. cu durata de două ore. C. de seară (16,00–20,00) se împarte uneori în două C. scurtate pentru a evita situaţiile în care aceiaşi oameni ar executa de fiecare dată acelaşi C. De asemenea, C. scurtate se execută pe vreme foarte rea. ◇ „C. câinelui/dracului" *arg.* C. întâi (00,00–04,00), care echivalează practic cu pierderea întregii nopţi. „A fi de C." A fi în serviciu de C. „A lua de C." A primi de la predecesor drumul şi viteza navei, ordinele de noapte etc. După transmiterea acestor date, noul ofiţer de C. pronunţă „Am luat de C.", moment în care îşi asumă întreaga răspundere. „Sfert la C.!" Formulă prin care ofiţerul ce urmează a lua de C. este înştiinţat că a rămas un sfert de oră până la schimbare. **2.** Ansamblul oamenilor de C. în accepţiunea (1) ◇ „C. la ancoră". Echipă de oameni de C. la prova, gata să intervină pentru a fundarisi o a doua ancoră în cazul în care prima ancoră fundarisită ară. „C. la front!"! Comandă pentru executarea apelului oamenilor ce urmează a lua de C. „C. pe punte" Chemarea pe punte a oamenilor ce urmează a lua de C. **3.** Unitate de măsură pentru unghiuri, egală cu 11°15', adică cu a 32-a parte dintr-un cerc. Pe vremea navelor cu vele, roza compasului era gradată în C., iar drumul se dădea, de asemenea, în C., în loc de grade. În prezent se întrebuinţează numai pentru a se indica direcţia vântului sau curentului şi, eventual, pentru relevmente prova; *sin.* arie de vânt, rumb, punct, vânt; *v.* roza vânturilor.



Împărţirea orizontului în carturi

CARTAGENA 1. Important port şi BMM în SV Spaniei (prov. Murcia).136 mii loc. Lungimea frontului de cheuri 8 km, cu adâncimi până la 12 m. Baza dispune de adăposturi speciale pentru Sm. şi depozite subterane de combustibil. Şantierul de constr. şi rep. nave dispune de docuri uscate şi plutitoare unde pot fi construite şi reparate Sm. şi nave de supr., incl. Cr. Prin port se tranzitează: petrol, fosfaţi, maşini, oţeluri, fructe s.a. Capacitatea de trafic a portului 15 mil. t. anual. **2.** Oraş-port şi BMM a Columbiei la M. Caraibilor. 240 mii loc. Este legat printr-un canal de R. Magdalena. Lungimea frontului de cheuri 2,7 km, cu adâncimi până

la 12,2 m. Capacit. de trafic 2,5 mil. t. Export: produse petroliere, cafea ş.a. Este accesibil pentru nave mari, incl. Cr.

CARTAGINA *ist.* Oraş-stat sclavagist în N Africii pe ţărmul G. Tunisiei la M. Mediterană, întemeiat în 814 î.Hr. de coloniştii fenicieni din Tyr. În sec. VII-III î.Hr. a devenit o importantă putere maritimă. Aliată cu Roma, a purtat războaie cu Grecia pentru hegemonie în M. Mediterană, iar apoi, din aceleaşi motive, cu Roma în trei mari războaie (războaiele punice). Înfrântă de romani (146 î.Hr.) şi distrusă, a fost apoi refăcută devenind provincie romană în Africa. A fost cucerită pe rând de vandali (439), bizantini (539) şi din nou distrusă de arabi (698).

CARTE DE SEMNALE Cod de semnale specifice marinei militare, care cuprinde semnale pentru formaţii, evoluţii, manevre, luptă etc. Prima C.d.S. este atribuită amiralului olandez Martin Tromp (1597–1653). În ţara noastră prima C.d.S. tipărită datează din anul 1898, având ca autori pe comandorii S. Eustaţiu şi I. Spiropol.

CARTE DE SEMNALE RADIO Document nautic în care sunt trecute toate sursele de semnale radio şi caracteristicile lor ca: radiofaruri, staţii radiogoniometrice, staţii de navigaţie hiperbolică, Consol, Loran, Decca, Omega, staţii care transmit semnale orare, staţii de radio instalate pe coastă pentru traficul maritim etc.; *sin.* (*impropriu*) cartea radiofarurilor.

CARTE NEAGRĂ (*engl.* Black Book) Publicaţie confidenţială (rezervată exclusiv armatorilor), în care sunt trecuţi comandanţii de navă ce au avut naufragii, puneri pe uscat etc.

CARTE-PILOT Document ce conţine instrucţiuni nautice, adică indicaţii asupra drumurilor de urmat, descrierea coastelor, însoţite de schiţe de coastă, a reperelor de navigaţie, a vânturilor locale, a pericolelor, precum şi descrierea porturilor, canalelor şi a regulilor de navigaţie, a posibilităţilor de aprovizionare cu păcură, cărbuni etc. Se disting cărţi-pilot ale coastelor şi cărţi-pilot ale oceanelor; ultimele conţin numai date generale – meteorologice şi oceanografice – asupra oceanelor şi drumurilor recomandate în funcţie de anotimp, eventual, asupra pericolului pe care îl prezintă gheţurile etc., *sin.* pilot, *înv.* portolan; *sin.* instrucţiuni nautice. Prima C.-P. românească a fost „Pilotul Dunării" (1907) de căpitan N. Kiriţescu şi căpitan E. Oprişan din Marina Militară.

CARTE-REGISTRU Document publicat de o societate de clasificare cu denumirile şi caracteristicile navelor care au obţinut clasa sa.

CARTEA FARURILOR Document nautic în care sunt trecute farurile cu coordonatele, descrierea şi caracteristicile de funcţionare ale acestora.

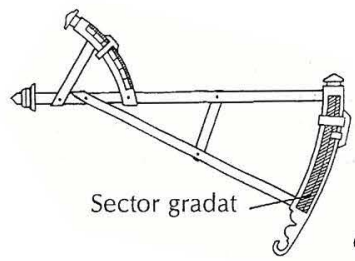
CARTEA NAVEI Registru cuprinzând o scurtă descriere a navei şi a instalaţiilor sale, dimensiunile principale, calităţile manevriere; pe paginile albe, special rezervate, comandanţii trec observaţiile personale asupra ţinutei la mare etc., *sin.* registru matricol; *sin.*, *mil.* formular tactic.

CARTERET, Philip (? – 1796) Navigator englez. În 1766, în calitate de căpitan pe o goeletă, ia parte la expediţia navigatorului englez Samuel Wallis. În apr. 1767, în apropiere de Str. Magellan, din cauza unei furtuni, a pierdut legătura cu Wallis şi a continuat navigaţia independent. A traversat Oc. Pacific de la Ins. Juan Fernandez la Ins. Filipine. A descoperit mai multe ins. în zona de V a Oc. Pacific (în Arh. Tuamotu, Santa-Cruz şi Bismarck). A descoperit str. între Noua Irlanda şi Noua Britanie. A intrat în porturile Makassar (Ins. Celebes), Batavia şi Cape Town. În martie 1769 a revenit în Anglia încheindu-şi călătoria în jurul lumii. Cea mai mare parte a echipajului a pierit în timpul călătoriei.

CARTIER (BABORD/TRIBORD) **1.** Porţiune a navei în fiecare bord înapoia traversului, deasupra liniei de plutire. **2.** Porţiune a unei vergi, cuprinsă între baza şi capătul acesteia. **3.** A patra parte din înălţimea/lungimea unei coloane, unui arbore gabier, unui arboret sau unei vergi de lemn. **4.** *v.* pavilion.

CARTIER, Jaques (1491–1557) Navigator francez. A cercetat coasta de NE a Americii de Nord. În 1534, în numele regelui Franţei François I, a declarat Canada posesiune franceză. A urcat Fl. Saint Laurent în cursul unei noi expediţii (1535). În 1541 a revenit în Canada de unde a adus noi precizări asupra descoperirilor efectuate anterior.

CARTIERUL LUI DAVIS *ist.* Instrument folosit în sec. XVI pentru luarea înălţimii aştrilor.

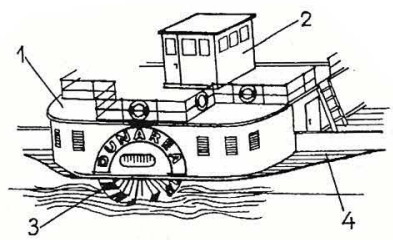


Cartierul lui Davis

CARTINĂ *înv.* Unitate de măsură pentru unghiuri, egală cu 1/8 de cart.

CASABLANCA (Ed-Dar El-Beida) Port important situat pe coasta Oc. Atlantic a Marocului. 1,3 mil. loc. Portul este accesibil pentru toate tipurile de nave. Un dig lung protejează bazinul artificial al portului. Lungimea frontului de cheuri cca 7 km, cu adâncimi de 7-15 m. Portul este dotat cu macarale 15 tf, benzi transportoare de încărcare a mărfurilor în vrac, şantiere de reparaţii pentru nave de mare tonaj, incl. Cr. Capacitatea de trafic 17 mil. t/an. La 23 km de port se află aeroportul internaţional.

CASA ROŢII *fl.* Suprastructură laterală pe navele cu zbaturi, care acoperă zbaturile şi are, eventual, cabine. Se prelungeşte spre prova şi pupa cu platforme, denumite galerii; *sin.* casa zbaturilor, rodcos, tambur.



Casa roţii:
1 – casa roţii; *2* – comandă; *3* – roată cu zbaturi; *4* – galerie.

CASCADĂ Cădere naturală de apă pe cursul unui râu, provocată de o ruptură de pantă în profilul longitudinal

al unei văi. Se întâlnesc în zonele muntoase. Se deosebesc diferite forme de C: de la căderi de apă înalte, joase la cataracte. Cascadele constituie o piedică pentru navigația pe fluviu.

CASCĂ DE SCAFANDRU *v.* scafandru.

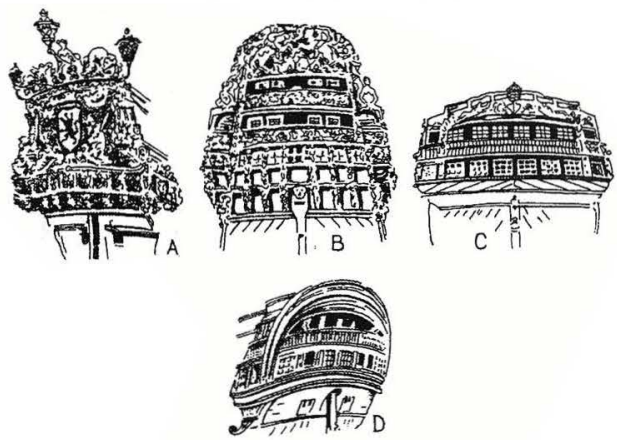
CASETĂ PENTRU PRIZA DE FUND *v.* priză de fund.

CASPICĂ, Marea ~ Una din cele mai mari mări închise și sărate din lume. Lung. pe meridian 1200 km; lățimea med. pe paralelă 300 km. Supr. 3,6 mil. km²; ad. în partea de N 4 25 m, centrală 170–700 m și cea sudică 980 m. Nivelul mării este cu 28,5 m sub nivelul Oc. Planetar. Temp. apei vara + 24–26° C, iarna + 0,5–10° C. Salinitatea 1–2‰ în N și 13,2‰ în S, iar în G. Kara Bugaz (separat de mare printr-un dig), de peste 300 ‰. Este mărginită de teritoriile Fed. Ruse, Azerbaidjanului, Gruziei, Daghestanului, Turkmenistanului și Iranului. În MC se varsă Fluviile: Volga, Ural (Fed. Rusă), Kura (Gruzia), Atrec (Iran și Turkmenistan), Sefirud (Iran). Pr. porturi: Astrahan (Fed. Rusă), Baku (Azerbaidjan), Mahacikala (Rep. Aut. Daghestan), Krasnovodsk (Turkmenistan), Bender Enreli, Bender Torkeman (Iran). Legătură prin feribot între Baku (Caucaz) și Krasnovodsk (Asia centrală).

CASSIOPEIA Constelație având steaua nautică Schedar (*denumire mitologică*).

CASTANETĂ *v.* cabestan.

CASTEL 1. *ist.* Suprastructură foarte înaltă pe navele din sec. XV–XVI; înălțimea lor a scăzut treptat până la teuga și duneta de astăzi. Se deosebeau **C. prova** și **C. pupa. 2.** Suprastructură, de regulă, la centrul navei (**C. central**), unde se află comanda. Pe petroliere și mineraliere C. se află de obicei la pupa (**C. pupa**). C. prova *sin.* (*rar*) teugă. **3.** C. pupa *sin.* (*rar*) dunetă.



Castele pupa:
A – 1670; *B* – 1700; *C* – 1790; *D* – 1800.

CASTELATURĂ *sin.* suprastructură.

CASTEX, Raul (1878–1972) Amiral francez, cunoscut teoretician militar, autor al unor importante lucrări de istorie și strategie navală apărute în perioada interbelică. Analist al războiului pe mare din perioada 1914–1918. A avut o deosebită influență asupra concepțiilor strategice navale premergătoare celui de al doilea război mondial.

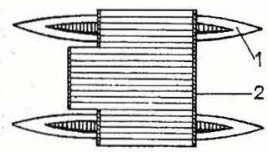
CASTILLO, Domingo (sec. XVI) Navigator și cartograf spaniol care a întocmit harta Californiei și a golfului omonim (1541), participând la expediția ordonată de viceregele „Noii Spanii" (America), în care C. era pilotul expediției. La limita de N a G. Californiei a fost descoperită vărsarea Fl. Colorado pe care l-a explorat 85 Mm în amonte. C. a întocmit harta ambelor maluri ale G. California, dovedind că la V acesta este despărțit de ocean printr-o peninsulă.

CAȘCAVAL 1. *sin.* cheie de catarg. **2.** *v.* apărătoare-disc.

CATALOG DE HĂRȚI MARINE Document publicat de diferite servicii hidrografice, în care sunt trecute hărțile marine editate de aceste servicii, în ordine numerică, pe regiuni de navigație, după categorii etc. Cataloagele sunt însoțite, de regulă, de hărți-indice unde sunt specificate zonele pe care le cuprinde fiecare hartă.

CATALOG DE STELE Document nautic în care se înregistrează poziția stelelor vizibile, în scopul identificării acestora pe bolta cerească pentru nevoile navigației și în scopul determinării variației coordonatelor acestor stele în decursul timpului.

CATAMARAN 1. Ambarcațiune ușoară cu vele având atașate într-un bord sau în ambele borduri la o anumită distanță un flotor-balansier din lemn îngust și ascuțit la capete (acesta atinge ușor apa) destinat să asigure o mai bună stabilitate a ambarcațiunii. C. este folosit în Ins. Polineziei pentru pescuit, transportul de persoane sau încărcături ușoare. **2.** Ambarcațiune sau navă cu motor sau vele compusă din două corpuri paralele, legate printr-o punte comună, pe care se poate ridica o suprastructură. Acest sistem de construcție a început să fie folosit și pe unele nave speciale, de exemplu, pe navele pentru ridicarea submarinelor. În ultimul timp au fost întreprinse cercetări pentru construirea unui C. având un corp în poziție mai înaintată decât celălalt; *v.* trimaran.

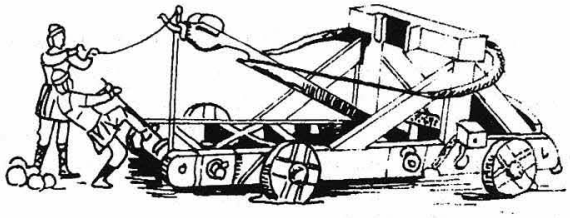


Catamaran:
1 – corp; *2* – punte.

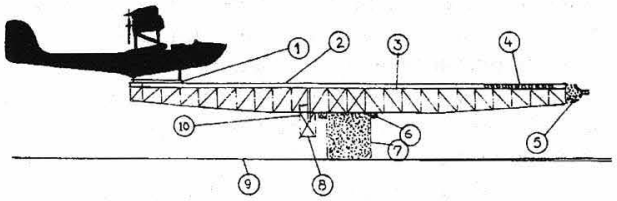
„CATAPULTA", Operația ~ Denumirea codificată a operației desfășurate de flota britanică în al doilea RM la 3–8 iul. 1940, în scopul de a împiedica capturarea de către Germania hitleristă a flotei franceze sau neutralizarea acesteia. Navele de război franceze se aflau dislocate în bazele britanice Plymouth și Portsmouth, la Alexandria și în bazele franceze de la Mers-El-Kebir (Maroc) și Dakar (Senegal). Navele aflate în bazele britanice au fost capturate de către detașamente speciale britanice, cele din Alexandria au trecut de partea M. Britanii în urma înțelegerii dintre comandamentul britanic și cel al escadrei franceze. La Mers-El-Kebir și Dakar, în urma refuzului amiralului francez de a accepta ultimatumul britanic, escadra britanică a atacat la 3 iulie cu artileria navele franceze de la Mers-El-Kebir, iar la 6 iulie cu aviația minero-torpiloare. La 8 iul. au fost atacate navele bazate la Dakar. În urma operației au fost scufundate, avariate sau capturate 7 nave de linie, 4 crucișătoare, 14 distrugă-

toare, 8 submarine şi numeroase nave militare mici şi nave auxiliare.

CATAPULTĂ 1. *ist.* Maşină de război, folosită mai ales la asaltul cetăţilor, care servea, în antichitate şi la începutul Evului Mediu, la aruncarea pietrelor sau a butoaielor cu substanţe inflamabile asupra inamicului. **2.** Dispozitiv pentru lansarea de pe navele mari de luptă



Catapultă (1)



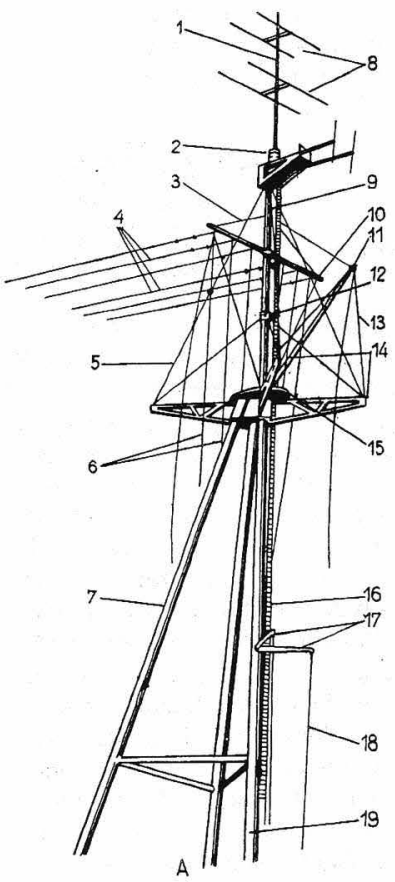
Catapultă pentru aparate de zbor (2):
1 – cărucior; *2* – cablu de tracţiune; *3* – grindă; *4* – frână pneumatică; *5* – scripete de revenire; *6* – cadru de orientare; *7* – suport; *8* – pasarelă de manevră; *9* – punte; *10* – levier de pornire.

a unui avion sau hidroavion. La început instalaţia era dispusă pe punte şi se compunea dintr-o grindă (ce se rotea în jurul unui pivot), având la partea superioară şine, pe care aluneca un cărucior acţionat hidraulic, cu aburi sau aer comprimat, pe o distanţă de 60–100 m, cu o viteză de 200–300 km/h, suficientă pentru decolarea avionului şi printr-o mişcare bruscă şi puternică elibera aeronava care, având motorul în plin, îşi lua zborul. La portavioanele actuale, căruciorul este fixat pe un cilindru (piston) care, sub acţiunea vaporilor de apă, se mişcă într-un tub montat imediat sub puntea de zbor. Pe o navă pot exista până la 4 catapulte. În ultimele decenii a fost pus la punct un sistem de decolare fără C., aruncarea avionului de pe navă făcându-se cu o aşa-numită trambulină de schi. *(v.)*.

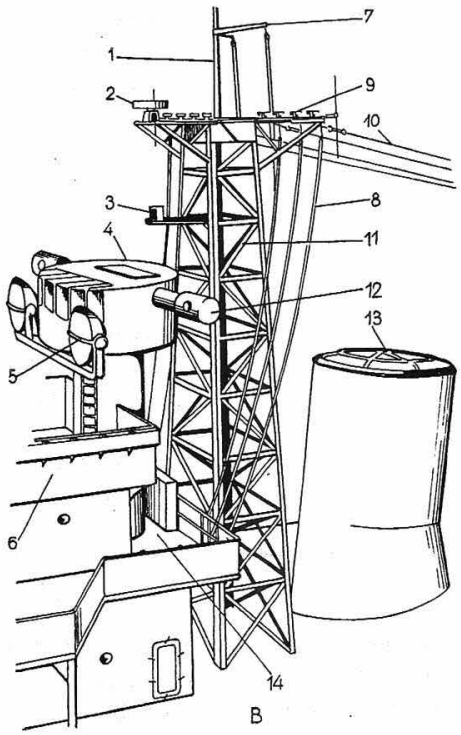
CATAPULTARE 1. Lansarea unui avion de pe o navă cu ajutorul catapultei. **2.** Aruncarea/largarea din avion a scaunului sau a întregii cabine a pilotului în vederea paraşutării în caz de pericol. Dispozitivul de aruncare se poate declanşa automat sau de către membrii echipajului. Instalaţiile moderne de C. asigură catapultarea în aer, de la înălţimea de siguranţă, a întregului echipaj al avionului.

CATARACTĂ Cădere naturală de apă produsă pe o succesiune de mici abrupturi: (complexe de cascade) (Ex. Porţile de Fier).

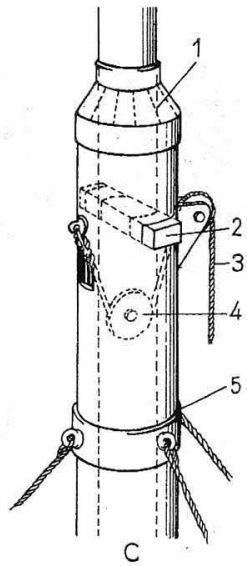
CATARG *v.* arbore. Pe navele comerciale moderne se folosesc. **C.-portal,** cu două coloane unite printr-o punte, pe care se ridică arboretul, şi **C. bipode,** având două picioare înclinate, pe care se ridică arboretul. Pe navele fluviale, C. sunt, de regulă, rabatabile pentru a permite trecerea pe sub poduri. Uneori, chiar pe navele maritime se folosesc **C. telescopice,** la care arboretul poate intra în interiorul coloanei. La navele de luptă se



A



B



C

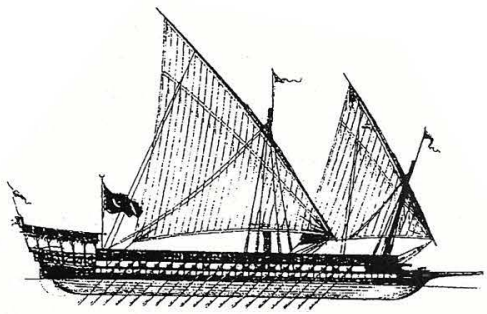
Catarge:
A – catarg tripod: *1* – arboret; *2* – felinar cu eclipsă; *3* – balansină; *4* – antenă radio; *5* – sart; *6* – saulă de semnale; *7* – piciorul tripodului; *8* – antene pentru unde ultrascurte; *9* – arboret; *10* – vergă; *11* – pic; *12* – cerc de sugrumătură; *13* – şuştă; *14* – furci; *15* – gabie; *16* – scară de pisică; *17* – pinten; *18* – saulă de semnale; *19* – coloană. ***B*** – catarg din zăbrele: *1* – arboret; *2* – antenă RL; *3* – felinar de catarg; *4* – comandă de artilerie; *5* – RL de artilerie; *6* – comandă; *7* – pinten; *8* – saulă de semnale; *9* – lumini de luptă; *10* – antenă radio; *11* – zăbrea; *12* – telemetru; *13* – coş cu grătar; *14* – punte de semnale. ***C*** – catarg telescopic: *1* – cămaşă; *2* – cheie (cască val); *3* – fungă; *4* – rai; *5* – cerc de sugrumătură.

utilizează **C.-turn**, **C. tripod** (cu trei picioare), **C. din zăbrele** și, în ultimul timp, **C.-coș** – o combinație între coș și catarg. *ist.* Sensul de „arbore de navă" era exprimat în limba veche prin cuvântul catart (pl. catarte, catarturi) de origine greacă, devenit ulterior catarg sub influență turcă. După cum se știe, o mare parte dintre navele otomane (în special arborii și vergile acestora) se construiau cu lemn din pădurile Moldovei. Bușteni se adunau în plute care coborau pe R. Bistrița și alte râurii, apoi pe Dunăre și pe mare unde erau remorcate până la Țarigrad. Dar până să ia forma unor plute, bușteni erau coborâți de pe munți cu ajutorul unor atelaje numite KATAR în turcă. Șeful unui asemenea atelaj era un KATARCI (pronunțat **catargi**), ceea ce a făcut ca prin derivare regresivă bușteanul din plută să primească în românește numele de catarg. la început, pluralul de la catarg a fost **catarguri**, dar ulterior a căpătat forma catarge prin contaminare cu pluralul de la catargă.

CATARG DE ÎNCĂRCARE Catarg scurt folosit numai ca suport pentru bigă.

CATARG DE SEMNALIZARE Stâlp vertical cu dispozitive ce permit ridicarea unor semnale formate din pavilioane, bule sau lumini. Catargele sunt amplasate în lungul fluviilor la o distanță de 500 m în aval și în amonte de trecerile grele și au rolul de a transmite semnale de avertizare și în orice alt loc unde sunt necesare (port, cheu etc.).

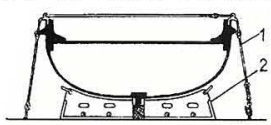
CATARGĂ *ist.* Galeră otomană care în sec. XVI a circulat pe Dunăre. Originea îndepărtată a lui **catargă** (pl. catarge) este bizantinul **katergon**, însă românii l-au primit prin mijlocire otomană, probabil prin sec. XIII, de când este atestată varianta turcă **katarga** „galeră". Formele turcești actuale (KADIRGA, KADIRKA, KATIRGA) sunt mult mai recente (sec. XV).



Catargă otomană pe Dunăre din 1540
(Reconstituire de dipl. ing. Kurt Schaefer – Austria)

CATOPISCOS *ist.* Navă antică ușoară și rapidă, cu vele pătrate și 15 perechi de rame.

CAVALET DE BARCĂ Suport din lemn sau metal, având în partea superioară o decupare de forma fundului bărcii, pe care se amarează ambarcațiunile pe punte cu ajutorul unor labe întinse cu boțuri.



Cavalet de barcă:
1 – boț de amarare;
2 – cavalet.

CAVALET DE ELICE Tijă care susține axul elicei după ieșirea acesteia din pantalonii elicei.

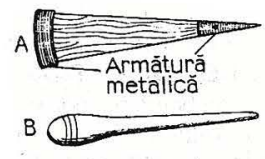
„CAVARNA" *ist.* Motonavă mixtă (mărfuri și pasageri) făcând parte dintr-o serie de 4 nave construite la Palermo (Italia) și intrate în serviciul SMR în 1939–1940 (*v.* „Balcic"). La intrarea României în al doilea RM, pentru a fi ferită de eventuale bombardamente, nava a fost adăpostită în portul bulgăresc Varna. Închiriată serv. german de transporturi maritime, a fost folosită la aprovizionarea armatei germane de pe frontul de E. La 2 dec. 1941, aflată într-un convoi cu destinația Odessa, nava, încărcată cu benzină de avion în butoaie, a lovit o mină dintr-un baraj sovietic în zona Bugaz și, fiind grav avariată și incendiată, s-a scufundat într-o jumătate de oră. Canoniera „Stihi" care făcea parte din escorta convoiului a reușit să salveze 34 de oameni iar 27 au pierit (9 germani).

CAVENDISH, Thomas (1560–1592) Navigator și corsar englez care a realizat cea de a treia navigație circumterestră (1586–1588). Cu veniturile realizate dintr-o expediție piraterească (1585) armează o escadră de 3 nave cu care repetă periplul celebrului corsar englez Francis Drake. Traversează Atlanticul, navigă de-a lungul coastei Patagoniei și prin Str. Magellan intră în Oc. Pacific. Timp de 8 luni piralii lui C. atacă și jefuiesc numeroase nave, între care galionul spaniol „Santa Ana" cu o încărcătură prețioasă de 120 mii pesos. Debarcă în California, apoi traversează Oc. Pacific și pe ruta Ins. Ladrones, Ins. Filipine, Ins. Java, C. Bunei Speranțe, se înapoiază în patrie. A fost primit în Anglia ca un erou.

CAVILĂ 1. Piesă în formă de mâner la partea superioară și cilindrică la partea inferioară, care se introduce într-un orificiu practicat vertical în cavilieră sau în ochiul unui cerc de cavilieră. **2.** C. (1), dar situată în vârful spițelor timonei. C. corespunzătoare unghiului de cârmă 0°, denumită **C. de mijloc**, este marcată cu un inel de alamă și, în mod normal, trebuie să stea în poziție verticală când cârma se află la mijloc. ◇ „O C. la dreapta/stânga!" Comandă pentru a se pune cârma cu o C. în bordul indicat. **3.** *înv.* Cui din lemn folosit la construcțiile navale executate din același material.

Cavilă de cavilieră.

CAVILĂ DE MATISIT Sculă conică sau tronconică, având, eventual, și formă de jgheab, confecționată în primul caz din lemn tare, iar în cel de-al doilea caz din oțel și folosită la matisirea parâmelor vegetale sau metalice, pentru trecerea șuvițelor/viților. Cavila din lemn are uneori un cerc metalic la partea plată.



Cavilă de matisit:
A – cavilă cu armătură;
B – cavilă de lemn.

CAVILĂ DE PARÂME Piesă din lemn de formă conică sau biconică, folosită pentru a fixa temporar două parâme; în acest scop ochiul de la capătul uneia dintre parâme se introduce prin ochiul de la capătul celeilalte parâme prin care se trece apoi C.d.P.

CAVILIERĂ Piesă confecționată dintr-o scândură groasă, așezată orizontal în bordurile navei sau în jurul unui catarg, în care se înfig cavilele (*v.* cavilă 1) pentru a se lua volta manevrelor curente; *v. fig.* voltă la C.

CAVITAȚIE Femomen fizic de producere într-un curent de lichid, în jurul palelor elicilor, a unui vid parțial care se umple cu bule de vapori de lichid. Antrenate în zone de presiune hidrodinamică mai mare decât tensiunea vaporilor, aceste bule provoacă spargerea curentului de

lichid, dând şocuri puternice în pereţii spaţiului în care are loc fenomenul, determinând vibraţii şi corodarea mecanică a suprafeţei palelor elicei, cauzând scăderea forţei de propulsie a acesteia. Printre măsurile de reducere sau anulare a fenomenului de C. se numără mărirea palelor elicei, mărirea imersiunii, micşorarea numărului de turaţii.

CAYMAN Arh. britanic în M. Caraibilor, în NV Ins. Jamaica. Este format din trei insule (Grand C., Little C. şi C. Brac). Supr. 259 km²; cca 200 mii loc. Pescuit.

CAZANE Sector al defileului Dunării la trecerea prin Munţii Carpaţi. Lung. 45 km. Înainte de construcţia hidrocentralei „Porţile de Fier I" C. erau împărţite în C. Superioare şi C. Inferioare, unde valea Dunării se îngusta (152 m) devenind foarte periculoasă, în special la ape mici, datorită curentului puternic la viituri (5 m/s) şi stâncilor care se aflau aproape de suprafaţă. După construcţia hidrocentralei P.d.F.I şi a lacului de acumulare pericolul pentru navigaţie a dispărut, existând o adâncime suficientă pentru nave.

CAZARMĂ *mil.* Încăpere locuită de echipajul unei nave, fiind amenajată în acest scop cu cuşete (hamace), chesoane, mese etc.

CAZEMATĂ *înv.* Compartiment sub puntea cuirasată a navelor de linie, în care se aflau tunurile artileriei secundare destinate combaterii atacurilor navelor torpiloare.

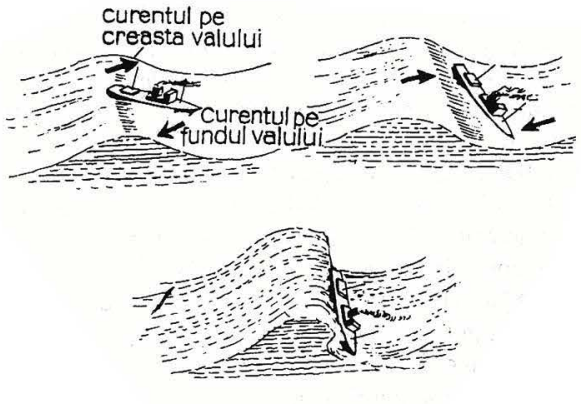
CAZIC Par cu armătură metalică la capătul ascuţit şi cu întăritură la partea superioară, folosit pe Dunăre pentru a lega nava în locurile în care nu există babale sau pe mare şi pe Dunăre pe timpul efectuării manevrelor de forţă.

CĂCIULĂ Partea superioară a unui coş de navă, care serveşte la devierea fumului pentru a uşura tirajul sau a proteja anumite porţiuni ale navei.

CĂDEA 1. (*despre vânt şi mare*) A pierde din intensitate. ◇ „Briza cade spre apusul soarelui". „Vântul a căzut de tot". „Marea a început să cadă". 2. A rămâne în urma formaţiei. 3. *fl.* A veni cu prova remorcherului pe un anumit reper de navigaţie.

CĂDEA DE-AL DOILEA *fl.* Manevră nereuşită, când remorcherul nu poate întoarce şi cade travers pe capul convoiului; *fl.* A veni travers pe curent.

CĂDEA ÎNTRE VALURI A ajunge într-o poziţie paralelă cu creasta valului, periculoasă pentru navă.



Cădere între valuri

CĂDEA PESTE O NAVĂ A intra în coliziune cu altă navă sub acţiunea curentului sau a vântului.

CĂDEA SUB VÂNT A pierde o suprafaţă de apă în direcţia în care bate vântul.

CĂDERE 1. *fl.* Deriva (abaterea) către mal a unui convoi remorcat, din cauza curentului sau vântului ori întoarcerii la coturi. ◇ „A lua din C." A reduce C. „A da C." A produce în mod voit o C. 2. Distanţa pe verticală între marginea de învergare a unei vele pătrate şi marginea de întinsură. **C. totală** sau **C. la colţ** C. măsurată între colţul de învergare şi colţul de şcotă respectiv. **C. la mijloc**, **C. la catarg** sau **C. la fund** reprezintă diferenţa între C. totală şi săgeata marginii de întinsură; *v.* velă.

CĂDEREA MAREEI Valoarea cu care adâncimea apei scade în timpul refluxului.

CĂLĂFĂTUI A etanşa corpul, bordajul şi punţile din lemn ale navelor presând calafatul în harmuz cu ajutorul dăltţilor cu unul sau două canale, bătute cu ciocanul de călăfătuit (operaţiunea poartă denumirea de baterisire). Apoi se toarnă smoală cu o lingură de călăfătuit; *v.* cioc de cioară, daltă de călăfătuit, patarafă.

CĂLĂFĂTUIRE Operaţiunea de a călăfătui.

CĂLĂFĂTUITOR Muncitor specializat în călăfătuire; *sin., înv.* calafat, calfat, calafagiu.

CĂLĂRAŞI Port fluvial pe malul stâng al braţului Borcea la km 94 (în dreptul km 370 pe Dunăre). Este compus din 3 porturi distincte: **Portul industrial**, legat printr-un canal de 6 km de braţul Borcea (la km 98) specializat pentru deservirea Combinatului Siderurgic Călăraşi, având cheuri pentru materii prime cu macarale de 16 tf unde pot acosta nave până la 3000 t capacitate şi cheuri pentru încărcarea produselor finite cu macarale de 5 tf. Trafic anual de produse: 1,240 mil. t. **Portul comercial** situat la km 94 pe braţul Borcea. Lung. cheului 570 m, având dane pentru pasageri, cereale, mărfuri în vrac, cu dotările respective, macarale de siloz, spaţii de depozitare etc. Pot acosta nave până la 1500 t capacitate. Traficul anual de mărfuri este de cca 450 mii t/an. **Portul Călăraşi-Modelu** la km 90 + 500 pe malul stâng al braţului Borcea, destinat operării produselor balastiere; este dotat cu platforme de depozitare şi estacade cu bandă rulantă. *ist.* Portul C. a fost înfiinţat pentru exportul cerealelor din Bărăgan şi s-a dezvoltat de la sfârşitul sec. XIX pe locul actualului port comercial. Construcţia portului industrial a început din 1970 iar a portului Modelu din 1980. *ist.* Punct de supraveghere şi apărare în faţa cetăţii turceşti Silistra în timpul războaielor ruso-otomane din 1828–1829 şi 1853–1854, când trupele ruse au asediat cetatea. În Războiul de Independenţă, trupele române au ocupat poziţii pe malul stâng al Dunării asigurând flancul trupelor ruso-române ce luptau la sud de fluviu.

„CĂLĂRAŞI" *ist.* Remorcher cu corp de fier şi punte de lemn construit în 1901 la T. Severin pentru NFR. În al doilea RM a fost rechiziţionat şi folosit de Marina Militară ca puitor de mine fluvial. În 1944 a instalat baraje de mine în zona Ostrovul Corbului (km 910) sub protecţia VB 7 şi a unei baterii de artilerie de

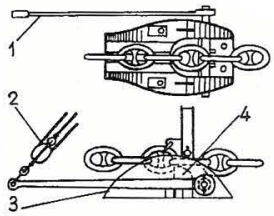
câmp. Barajele au închis drumul de retragere a convoaielor germane ce intenționau să treacă spre Ungaria (30–31 aug. 1944). În sept. 1944, nava a fost incendiată și distrusă în timpul unui bombardament german în zona T. Severin. Depl. 30 t; dim. 32×5×1,6 m; mașină cu abur 190 CP; vit. 34 km/h.

CĂLĂRI BRIZANȚII A menține o barcă pe creasta unui val care nu s-a sfărâmat sau pe brizanții unui val sfărâmat. Manevră periculoasă ce poate fi efectuată numai cu un armament experimentat, cu o barcă ușoară cu flotabilitate mare la prova, cu centrul de greutate la 1/3 L de la pupa și cu padele în loc de rame. Barca trebuie menținută pe fața anterioară a valului, având pupa parțial sub creastă. O mică greșeală de cârmă poate duce la căderea între valuri și la răsturnare.

CĂLĂUZIER Marinar aflat la suprafață, care acordă ajutor unui scafandru ce lucrează sub apă.

CĂLCA 1. A atinge ușor fundul mării, ca în expr. „A călcat pe un banc". **2.** A avea un pescaj de ... m, ca în expr. „Nava calcă ...m".

CĂLCÂI 1. Extremitatea inferioară, de formă pătrată, a piciorului catargului, care intră în talpă. **2.** Mecanism de punte folosit pentru a opri filarea lanțului ancorei. Se compune dintr-un postament (fixat pe punte) cu un opritor, peste care pot trece zalele orizontale, dar nu și cele verticale. În pupa opritorului se află o scobitură ce poate fi umplută cu un prag care ridică lanțul, permițându-i să treacă peste opritor. Pentru manevrarea pragului se instalează o pârghie, denumită mânerul C. **3.** Extremitatea inferioară a axului cârmei; *v.* cârmă. **4.** Fața inferioară a chilei, la pupa, în dreptul cârmei. **5.** Capătul inferior al unei speteze. **6.** Capătul inferior al brațului bigii.

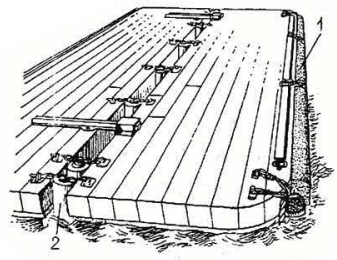


Călcâi:
1 – pârghie; *2* – palanc; *3* – postament; *4* – prag.

CĂLINESCU, Dimitrie (1837–1877) Locotenent, erou al Războiului de Independență, căzut în lupta pentru cucerirea redutei Grivița (sept. 1877). Numele său a fost atribuit în 1907 uneia din vedetele de siguranță intrate în serviciu în acel an (V nr 7). În primul război mondial, V7, sub comanda cpt. Schiffelreers Aurel, s-a remarcat prin numeroase fapte de arme la Turtucaia, Rașova și în Delta Dunării (1916–1918). În perioada interbelică, V7 a fost transferată Corpului marină grăniceri. La 15 aug. 1991 numele Lt. C. a fost din nou atribuit unei vedete fluviale.

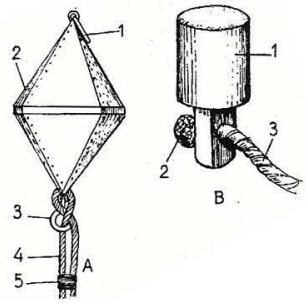
CĂMAȘĂ 1. Apărătoare din pânză de vele, care servește la etanșarea intrării catargului în etambreul punții descoperite; este fixată pe catarg cu un cerc de C.; *v. fig.* navă de 74. **2.** *v.* catarg telescopic. **3.** Partea inferioară a unui foc (marginea de întinsură), care acoperă cutele velei când aceasta este strânsă și înfășurată. ◇ „C. în arboradă" *ist.* Semnal constând din ridicarea de către o navă comercială a unei C. în arboradă prin care se cerea unei nave de război să fie trimisă o barcă de ajutor.

CĂMILĂ 1. Ponton din lemn servind la ridicarea (ranfluarea) navelor scufundate. Folosit pe vremea navelor cu vele, C. sunt înlocuite în prezent cu pontoane sau nave ridicătoare metalice. **2.** Plută foarte rezistentă, amplasată între o navă acostată și cheu sau între două nave mari. Uneori este formată din două corpuri, cu un amortizor între ele.



Cămilă (2):
1 – brâu; *2* – amortizor.

CĂPĂȚÂNĂ 1. *v.* macara. **2.** Plutitor mic, de formă cilindrică (din lemn) sau biconică (din metal), care se leagă cu o gripie la diamantul ancorei, marcând locul unde aceasta a fost fundarisită, pentru a o putea pescui ușor dacă se rupe lanțul. Se folosește la ancorarea în radă deschisă. C. ancorei din tribord este piturată în verde, iar a celei din babord, în roșu. Dacă nava are și o ancoră de etravă, C. acesteia se piturează jumătate verde, jumătate roșu; *sin.* geamandură de ancoră.



Căpățâni de ancoră:
A – căpățână metalică: *1* – inel; *2* – căpățână metalică; *3* – ochi; *4* – gripie; *5* – legătură. *B* – căpățână din lemn (sec. XVIII): *1* – căpățână din lemn; *2* – nod de școtă de velă cu spetează; *3* – gripie.

CĂPITAN *MC* Persoană care posedă brevetul de C., are în subordine echipajul unei nave și asigură conducerea acesteia. **C. de cabotaj** C. care comandă numai nave mici, pe distanțe limitate. **C. de cursă lungă** C. care comandă orice navă, pe orice distanță. **C. maritim** C. care comandă o navă maritimă. **C. fluvial** C. care comandă o navă fluvială. **C. de dragă** C. specializat în dragajul fundului apei. **C. de remorcher** C. care comandă un remorcher.

CĂPITAN DE ARME *mil., înv.* Maistru sau gradat însărcinat cu menținerea disciplinei și rezolvarea problemelor zilnice ale echipajului.

CĂPITAN DE DOC Șeful unui doc plutitor sau uscat, care răspunde de manevra navei în doc, tacarisirea (așezarea pe tacade), ridicarea și coborârea navei (la docurile plutitoare) etc.

CĂPITAN DE PAVILION 1. Comandantul Navei Amiral (în unele flote militare). **2.** *ist.* Comandant onorific al unei nave comerciale, prezent la bord ca reprezentant al țării sub al cărei pavilion navigă nava respectivă.

CĂPITAN DE PORT Șeful căpităniei de port, reprezentând autoritatea maritimă sau fluvială însărcinată cu supravegherea aplicării legilor și regulamentelor portuare, respectarea ordinii în port și pe navele comerciale din zona de care răspunde, verificarea brevetelor personalului navigant și actelor de bord ale

navelor comerciale, cercetarea şi întocmirea actelor privind avariile, coliziunile etc.

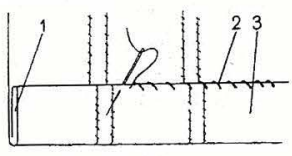
„CĂPITAN DUMITRESCU CONSTANTIN" *ist.* Canonieră din grupul celor 4 unităţi similare („Lt.Cdr Eugen Stihi", „Lt. Lepri Remus", „Slt. Ghiculescu Ion") construite în 1916 în Franţa şi achiziţionate în 1919 pentru Marina Militară. Caracteristici: depl. cca 400 t; dim. 60,8×6,9×2 m; două motoare Schulzer Diesel, vit. 15 Nd. Armamentul iniţial: II tunuri 100 mm şi 2 mitraliere AA, echipament de dragaj. A participat la campania de deminare a coastei româneşti (1920–1923), după care funcţionează ca navă-şcoală pentru elevii Şcolii navale şi Şcolii de aplicaţie a marinei până în 1939 când a intrat în serviciu noua navă-şcoală „Mircea". În al doilea RM (1941–1944) a executat numeroase operaţiuni de dragaj, patrulări şi convoieri în bazinul de V al M. Negre şi în Crimeea. A participat la operaţia de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea şi la transportul răniţilor grav. Trecută în posesiunea marinei sovietice după 05 sept. 1944, a primit numele de „Aracs". S-a scufundat la 12 sept. 1945, lovind o mină.

CĂPITAN GENERAL AL MĂRII *ist.* Comandantul marinei veneţiene.

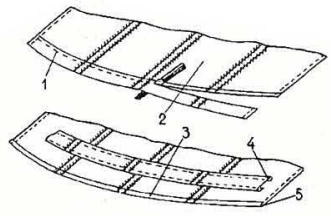
CĂPITAN PAŞA *ist.* Comandantul flotei turce; *sin.* capudan paşa.

CĂPITĂNIA PORTULUI 1. Organ portuar maritim sau fluvial care, împreună cu celelalte autorităţi din port, au rolul de a supraveghea respectarea regulilor de navigaţie în zona de responsabilitate. **2.** Locul în care este instalată C.P.

CĂPTUŞEALĂ 1. Înveliş interior din lemn sau material plastic al bordajului navei sau al unui perete de magazie, cabină, careu etc.; *v.* chiriş şi lanchet. **2.** Dublură a unei vele cusută pe marginile acesteia; *v. fig.* velă.



Căptuşeală (2): *1* – margine întoarsă; *2* – cusătură; *3* – căptuşeală.



Căptuşeală falsă: *1* – linie de tăiere; *2* – velă; *3* – se aşază cută pe cută; *4* – se întoarce în jos; *5* – se întoarce în sus.

CĂPTUŞEALĂ FALSĂ Dublură a unei margini de velă cu curbură mare, la care vela se taie de-a lungul curburii, se întoarce şi se coase.

CĂRĂUŞ *MC* Persoană sau întreprindere al cărei obiect de comerţ este transportarea de mărfuri pe mare în schimbul unei sume de bani numită navlu. C. poate fi proprietarul navei (armator) sau navlositor când închiriază nava.

CĂRBUNAR 1. Navă pentru transportul cărbunilor în vrac; *sin.* carbonier. **2.** Navă care arde cărbuni la căldări. **3.** Pe navele cu cărbuni, marinar care aduce cărbunii din buncăr la căldare. **4.** *arg.* Pe navele cu vele, ofiţer în al cărui cart vântul este slab sau nefavorabil.

CĂRMĂCUŢ *pesc.* Cârlig mic folosit pentru prins cegă.

CĂRUCIOR *ist.* Afet de tun de pe vremea marinei cu vele, care recula şi era adus în baterie pe roate, fiind reţinut sau tras de palancuri; *v. fig.* tun.

„CĂTINA" *ist.* Remorcher cu corpul şi puntea de fier construit în 1907 la T. Severin. În primul RM a fost rechiziţionat de Marina Militară şi repartizat Apărărilor sub Apă. A fost folosit la Serviciul de patrulare pe Dunăre, iar apoi ca navă torpiloare armată cu două TLT improvizate. A luat parte în noaptea de 27/28. 08 1916 la atacul cu torpile împotriva flotilei Austro-Ungare aflată la Rusciuk. După război a fost înapoiată Serv. Hidraulic. Casată în anul 2000. Depl. t; 26 dim. 15×3×1,4 m; vit. 32 km / h.

CĂTUNEANU, Alexandru (1862-1916 n. Bucureşti) Comandor. Absolvent al Şcolii Militare (1883). În 1886 este trimis în Franţa pentru specializare ca ofiţer de marină unde a participat la două campanii de navigaţie în Caledonia şi Extremul Orient. Comandant al navei „România" (1890); secund, apoi comandant pe bricul „Mircea I"; căpitan cl. I în portul Constanţa. A alcătuit prima hartă românească de navigaţie a litoralului de V al M. Negre (în anul 1900 harta a primit la Paris, la Congresul internaţional de arhitectură şi construcţii navale, medalia de aur). Director al Direcţiei Marinei din Ministerul de Război. Comandant al crucişătorului „Elisabeta" al Diviziei de Mare şi al Diviziei de Dunăre. Comandant al Depozitelor Generale ale Marinei (1916). Se stinge din viaţă la 31 dec. 1916 într-un accident de tren.

CĂŢEL. *fl., sin.* castanetă.

CĂUŞ Bazin mic într-un port, folosit, de regulă, de ambarcaţiuni.

CĂUTARE ANTISUBMARINĂ *mil.* Activitate de descoperire a submarinelor, vizual sau prin mijloace tehnice.

CĂUTARE ŞI SALVARE Acţiunea de căutare şi salvare a unei nave, unei ambarcaţiuni sau unui avion în caz de sinistru; este coordonată de o „Autoritate de coordonare de la uscat", eventual, de un „Comandant aerian la faţa locului" şi de un „Coordonator al cercetării de suprafaţă", care poate fi chiar nava avariată, dacă nu este în pericol de scufundare imediată, sau o altă navă, stabilită prin acord mutual, care vine în ajutor. Aceasta poartă, ca semnal de identificare, un pavilion naţional de dimensiuni cât mai mari la mărul arborelui (noaptea, un proiector dirijat în sus) şi un semnal special ce este comunicat celorlalte nave care dau asistenţă.

CÂMP DE GHEŢURI Aglomerare de gheţuri plutitoare ce formează un strat mai mult sau mai puţin continuu.

CÂMP DE MINE *mil.* Raion maritim în care au fost lansate neuniform unul sau mai multe bancuri de mine de acelaşi tip sau de tipuri diferite pentru a nu permite trecerea liberă a navelor de suprafaţă sau a submarinelor inamice.

CÂMPIE ABISALĂ *oc.* Suprafaţă plană a fundului oceanic formată din depozite sedimentare. În general, panta C.A. este mai mică de 1: 1000.

CÂMPUL MAGNETIC AL NAVEI Câmpul magnetic produs de magnetismul pe care-l dobândesc piesele de fier şi oţel care compun nava. În timpul construcţiei navei, piesele ce o compun sunt magnetizate prin inducţie de câmpul magnetic terestru. Când nava este gata, ea se comportă ca un magnet unic, a cărui polaritate depinde de orientarea pe care a avut-o pe cala de construcţie.

CÂNEPĂ (Canabis sativa) Plantă ale cărei fibre se utilizează la fabricarea parâmelor vegetale şi a pânzei de vele. Fibrele de C. sunt bătute şi pieptănate. C. bătută poartă şi denumirea de C. brută. Cele mai lungi fire pieptănate sunt cele de mâna întâi şi servesc la fabricarea parâmelor de calitatea întâi. Din firele mai scurte se fabrică parâme de calitatea a doua. Cea mai bună C. este cea italiană. Parâmele din C. sunt cele mai rezistente parâme vegetale.

CÂNEPĂ DE BOMBAY/MADRAS *v.* cânepă Sunn.

CÂNEPĂ MAURITANĂ Specie de sisal.

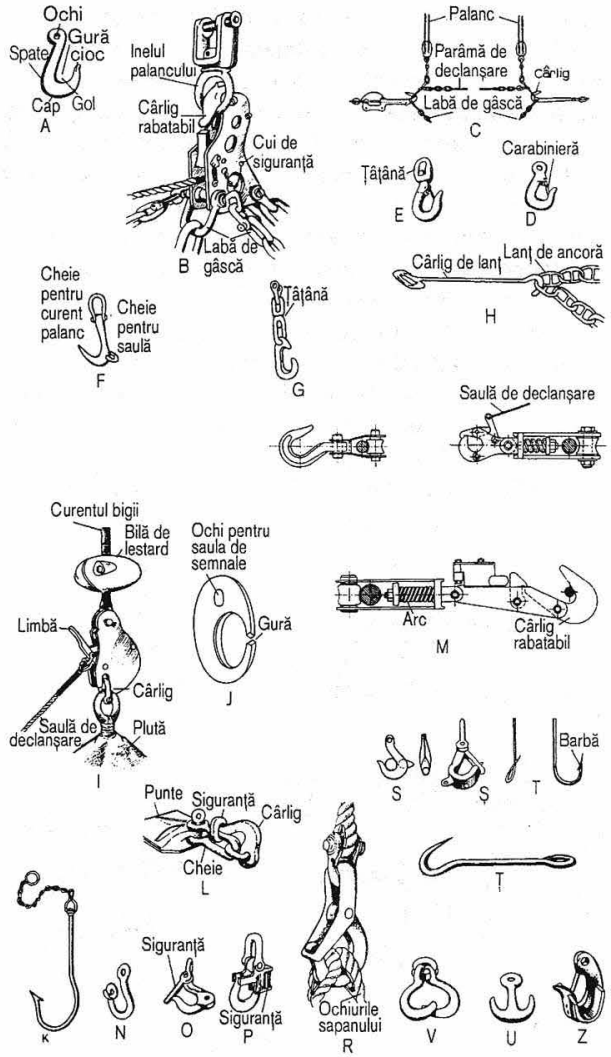
CÂNEPĂ SUNN Plantă textilă din India, ale cărei fibre au o rezistenţă inferioară celei a fibrelor de cânepă.

CÂNTĂ FUNDUL A pronunţa cadenţat raportul referitor la un sondaj, de ex., „Triboord, metri, zece, fund!".

CÂNTEC DE MANEVRĂ *ist.* Cântec care însoţea manevrele grele, ca virarea cabestanului, încrucişarea velelor, vergilor etc.

CÂRJĂ Şcondru folosit pentru a propti şi a împiedica răsturnarea unei nave mici, pusă pe uscat.

CÂRLIG Piesă metalică încovoiată, având o extremitate ascuţită, ciocul, iar cealaltă fiind prevăzută cu un ochi. Partea încovoiată, opusă ochiului, este capul (chiar dacă atârnă în jos); între cap şi ochi se află spatele. Spaţiul dintre ochi şi spate este golul în care se introduce un cârlig, o parâmă etc. Pe la gura C. calibrul se măsoară la cap. Există mai multe variante. **C. automat** C. folosit la palancurile bărcilor de salvare, care permite desprinderea simultană a ambelor palancuri; întâlnim diferite tipuri brevetate, de ex., „Robinson", „Pett" etc. **C. cu carabinieră** C. la care o limbă tensionată cu ajutorul unui arc blochează gura acestuia. **C. cu ţâţână** C. care se poate roti. **C. cu papagal** C. articulat, folosit la boţurile de lanţ; *v. fig.* boţ cu papagal. **C. de balenier** C. care serveşte la ridicarea de bucăţi mari de balenă. **C. de capon;** *v.* grui de capon. **C. de fardaj** Piesă în formă de L fixată pe bordaj, în care se prind seretele; *sin.* stafă. **C. de încărcare** C. folosit la palancul bigii. **C. de lanţ** C. care serveşte la manipularea lanţurilor de ancoră pe punte. **C. de minginie** C. aflat la capetele sapanului şi utilizat la manevrarea minginiilor. **C. de palanc;** *v.* palanc. **C. de plută de salvare** C. care serveşte la lăsarea la apă a plutelor de salvare cu biga. **C. de pavilion** C. utilizat pentru legarea pavilionului de saulă. **C. de puţ** C. instalat în puţul lanţului pentru a asigura extremitatea lanţului ancorei în puţ. **C. de rechini** C. mare, legat cu un lanţ, care serveşte la prinderea rechinilor. **C. de remorcă** C. care are diferite forme, după cum este montat pe remorchere sau pe alte nave pentru o eventuală remorcare; *sin.* ganci, gangi. **C. de şcotă** C. fixat uneori pe etrava bărcilor pentru trecerea şcotei. **C. de siguranţă** C. având diferite dispozitive pentru a împiedica desprinderea. **C. de traversieră** Dispozitiv cu ajutorul căruia se traversează ancora. **C. de undiţă** C. care are spre interior o barbă pentru a prinde peştele (intră în dotarea bărcilor de salvare). **C. de velar** C. folosit de velari pentru întinderea pânzei de vele la cusut. **C. dublu** C. folosit la instalaţiile de încărcare. **C. în „S"** C. fixat în vântul unui baston de tendă, cu două coarne deviate în sensuri opuse, prin care trece straja.

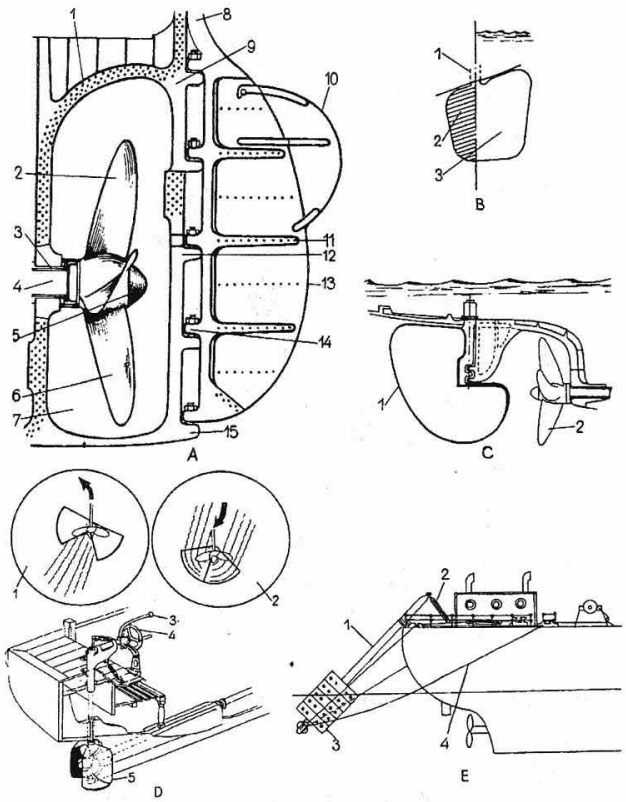


Cârlige:
A – simplu; *B* – Robinson; *C* – Pett; *D* – cu carabinieră; *E* – cu ţâţână; *F* – de balenier; *G* – de încărcare; *H* – de lanţ; *I* – de plută de salvare; *J* – de pavilion; *K* – de rechini; *L* – de remorcă de distrugător; *M* – de remorcă de remorcher; *N* – de şcotă; *O-R* – de siguranţă; *S-Ş* – de traversieră; *T* – de undiţă; *Ţ* – de velar; *U* – dublu; *V* – foarfecă; *Z* – de paravan.

CÂRMACI 1. Navigator care conduce o navă fluvială fără propulsie (tanc petrolier, şlep, ceam, ponton-dormitor ş.a.). **2.** *înv.* Timonier.

CÂRMĂ 1. Dispozitiv servind la guvernarea navei. Prima C. a fost o ramă aşezată la tribord pupa. Tipul actual a fost introdus de vikingi în sec. XIII şi a apărut prima dată în 1242 pe sigiliul portului Elbing. C. se compune din pană, prinsă pe axul C. care, la rândul său, este prins cu balamale şi ţâţâne pe etamboul navei, la ambarcaţiuni şi la veliere, şi pe etamboul C., la nave cu propulsie mecanică. Piciorul axului se reazemă cu

călcâiul pe un locaş de pe chilă, iar capul său intră prin bordaj printr-un tub denumit etambreul C. Pe capul axului se află o eche dreaptă ori rotundă sau diferite sisteme brevetate pentru transmiterea mişcării printr-un servomotor. La navele fără servomotor şi la bărci, echea este acţionată de parâme sau de lanţuri, denumite troţe. Uneori axul C. trece la o anumită distanţă de marginea prova a penei, porţiunea acesteia din prova axului servind la reducerea efortului necesar punerii C. Acest tip de C. poartă denumirea de **C. compensată**. Dacă partea din prova axului are o înălţime mai mică decât restul penei, C. este **semicompensată**. C. compensate şi semicompensate sunt ţinute numai de ax, fiind suspendate. În afară de acestea, există şi alte numeroase tipuri brevetate. **C. activă** C. cu un motor cu elice pe muchea pupa a penei, care dă un impuls suplimentar, fiind foarte utilă la manevra în port. **C. Kitchen** C. la care pana este înlocuită cu două cupe orientabile ce asigură un efort de guvernare foarte puternic, permiţând totodată mersul înapoi. Navele cu două elice pot avea şi **C. laterale**, câte una în pupa fiecărei elice. Pe unele fluvii sau canale pot fi folosite **C. suplimentare**, reprezentând o prelungire demontabilă a penei. **C. prova** C. suplimentară la prova unei nave, care serveşte la manevre în port; în mare este intrată într-un puţ. În prezent este înlocuită adeseori cu o elice de manevră. **C. improvizată** Dispozitiv de guvernare improvizat ce se utilizează în cazul unei avarii de C. ◇ „C. banda" C. pusă la maximum într-un bord. „C. în vânt (sub vânt)" C. pusă astfel ca nava să vină în vânt sau sub vânt. „C. la mijloc" sau „C. zero" C. menţinută în axul navei. „Multă (puţină) C." Unghi de C. mare (mic). 2. *arg.* Nas.



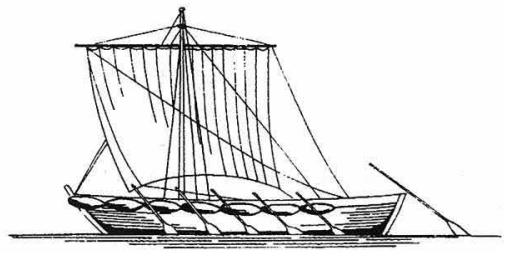
Cârme:
A – de cargo cu cârmă suplimentară: *1* – etamboul elicei; *2* – elice; *3* – presetupă; *4* – axul elicei; *5* – con; *6* – pală; *7* – colivia elicei; *8* – ax; *9* – etamboul cârmei; *10* – cârmă suplimentară; *11* – întăritură; *12* – ţâţână; *13* – pană; *14* – balama; *15* – călcâi. *B* – compensată: *1* – ax; *2* – suprafaţă de compensare; *3* – pană. *C* – semicompensată suspendată: *1* – cârmă; *2* – elice. *D* – Kitchen: *1* – şalupa întoarce la babord; *2* – marş înapoi; *3* – eche; *4* – stea de manevră a cupelor; *5* – cupe. *E* – improvizată : *1* – şcondru; *2* – palanc; *3* – cârmă; *4* – troţă.

CÂŞTIGA ÎN VÂNT 1. A se deplasa în direcţia din care bate vântul. **2.** A veni în vântul altei nave, strângând vântul mai bine decât aceasta.

CÂŞTIGUL MAREEI Diferenţa dintre două înălţimi succesive ale mareei înalte, când aceasta merge către mareea Sizigiilor.

„C. B." *ist.* Minisubmarin de asalt construit pentru marina italiană de firma Caproni (1941–1942). Depl. 36/45 t; dim. 15×3×2,1 m; echipaj 4 persoane. Motor termic 90 CP; motor electric 100 CP. Vit. 7/7,5 Nd. Autonomie: 450 Mm (la suprafaţă), 50 Mm (în imersiune). Imersiune până la 80 m, armament: 2 TLT/450 mm. În perioada 1942–1944 în M. Neagră au operat în cadrul forţelor Axei 6 unităţi (CB1–CB 6) aduse de la Spezia (Italia) pe CF, din care unul (CB 5) s-a scufundat în timpul acţiunilor de luptă. Despre celelalte 5 „C.B.", care au fost capturate de flota sovietică, lipsesc informaţii. *sin.* Sm. de buzunar.

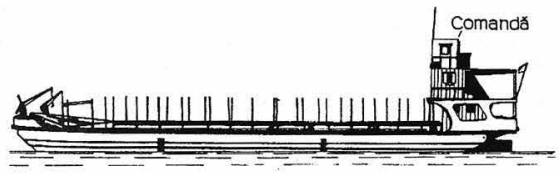
CEAICĂ *ist.* (*rus.* ceaika – pescăruş) Ambarcaţiune (navă) cu rame şi o velă, folosită în sec. XV–XVI în M. Neagră şi M. Caspică, îndeosebi de către cazacii din Zaporojie la incursiunile lor piraterești pe coasta Anatoliei. Caracteristici: depl. până la 100 t; dim. max. 18×3,7×3 m. C. era prevăzută cu un catarg, o velă pătrată, 10–15 rame în fiecare bord şi o cârmă sub formă de ramă (sau două rame, una în prova şi alta în pupa), ramele fiind propulsorul principal al navei. Putea lua la bord 2 – 4 tunuri mici. În grupuri de zeci de ambarcaţiuni, cazacii care se deplasau din Crimeea la Sinope reuşeau să atace navele şi porturile turceşti, fiind mai uşoare şi mai rapide decât galerele otomane. *Sin.* Şaică zaporojeană; *v.* şaică.



Ceaică:

CE CAP AI? *v.* cap (4).

CEAM 1. *ist.* Corabie din lemn, utilizată în trecut pentru transporturi pe Dunăre. **2.** *fl.* Navă remorcată, nepuntată



Ceam (2)

sau cu culoare laterale, puntate, servind la transportul stufului din Delta Dunării şi al altor materiale.

CEAM AUTOPROPULSAT Şlep mic, cu pescaj redus (a cărui punte se limitează la un culoar îngust), prevăzut

cu 1–2 motoare de propulsie. Se foloseşte pentru transportul în vrac al unor materiale brute: balast, pietriş, nisip, stuf etc.

CEARMUC *înv. v.* Canistrelă (*termen folosit la începutul sec. XIX*).

CEAS DE BORD Ceas mare de perete care se instalează în majoritatea compartimentelor navei şi care indică timpul fusului (ora bordului).

CEASORNIC DE PASE Mecanism montat la minele fără contact şi reglat în aşa fel încât explozia să se producă după un număr neuniform de declanşări în gol ale focosului (de la 0 la 100), ca rezultat al trecerii peste acestea (în raza lor de distrugere) a drăgilor fără contact, a spărgătoarelor de baraj sau a navelor.

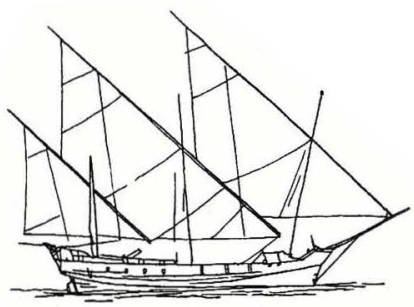
CEASORNIC DE TIMP Mecanism montat la minele fără contact, care face ca acestea să devină active după un anumit interval de timp (până la 360 zile). Se utilizează pe scară largă pentru a îngreuia dragajul.

CEATAL *fl.* Locul în care fluviul Dunărea, în zona deltei, se bifurcă în două braţe. Se cunosc C. Chilia (C. Ismail) aflat la Mm 43, unde Dunărea se bifurcă în braţele Chilia şi Tulcea, precum şi C. Sf. Gheorghe, la Mm 34, unde braţul Tulcea se bifurcă în braţele Sulina şi Sf. Gheorghe.

CEAŢĂ *meteo.* Aglomerare de picături de apă foarte mici, aflate în suspensie în stratul inferior al atmosferei care produce o micşorare a vizibilităţii orizontale sub 1 Mm. **C. arctică** C. de evaporaţie care se formează în regiunile arctice datorită trecerii maselor de aer rece peste suprafeţe de apă neînghеţate, mai calde. **C. deasă** C. ale cărei densitate şi grosime limitează distanţa de vizibilitate sub 1 Mm. În această situaţie se limitează viteza şi se emit semnale acustice de ceaţă sau chiar se stopează. **C. marină** C. care se formează pe mare în special în zonele în care curenţii calzi se învecinează sau se întâlnesc cu cei reci (ex. zona Terra Nova). **C. slabă** C. care nu constituie un impediment serios pentru navigaţie, deşi reduce vizibilitatea orizontală până la 1 Mm, navele putând observa pericolele la o distanţă suficient de mare pentru a le evita. *sin*; C. uşoară.

CEAŢĂ ARTIFICIALĂ *mil.* C. produsă în mod artificial prin utilizarea unor substanţe chimice fumigene emise pentru a camufla mişcările unei nave sau ale unei grupări navale. În condiţiile mijloacelor moderne de detecţie (radar ş.a.) folosirea C.A. nu mai are efect cu excepţia C.A. speciale antiradar.

CEBEC *ist.* Navă cu vele, folosită în trecut în M. Mediterană şi M. Neagră. *sin.* şebec.



Cebec.

CELEBES 1. Ins. ~ *v.* Ins. Sulawesi; **2. Marea** ~ *v.* M. Sulawesi.

CELIUSKIN, Semion Ivanovici (cca 1700–1770) Navigator şi explorator polar rus. A participat la expediţia pe mare şi pe uscat ce avea ca misiune cartografierea litoralului la V de gurile *Fl.* Lena şi a litoralului Pen. Taimâr (1735–1739) în extremul nordic al Asiei. După iernarea la gurile r. Hatanga, expediţia este reluată pe uscat (1740). C. cartografiază R. Paisina şi încă o parte a Pen. Taimâr în primăvara anului 1741. În iarna 1741/42 atinge capul de N al peninsulei (77°43′ lat. N 104°18′ long. E), care-i poartă numele.

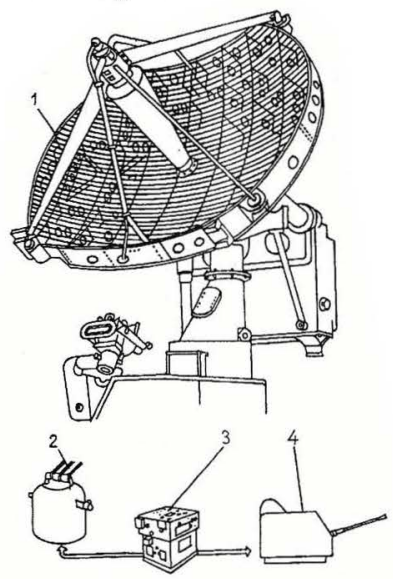
CELIUSKIN, capul ~ Vârful nordic al pen. Taimâr (situată între M. Kara şi M. Laptev) şi punctul cel mai nordic al Euroasiei (77°43′ lat. N, şi 104°18′ long. E). A fost descoperit în 1741 de expediţia polară condusă de S.I. Celiuskin.

CELOMETRU *MN* Aparat compus dintr-o lunetă şi un înclinometru, cu care se vizează pata luminoasă lăsată de un proiector de plafon ce luminează norii în plan vertical. Cu ajutorul unghiului indicat de înclinometru şi al distanţei dintre proiector şi C. se poate determina înălţimea norilor.

CENTAURUS Constelaţie având stelele nautice Hadar, Menkent, Rigil Kentaurus.

CENTRALĂ DE INFORMAŢII DE LUPTĂ Pe navele de război mari, încăpere sub punte, unde se centralizează informaţiile despre inamic şi navele proprii, obţinute prin observaţie vizuală şi prin mijloace tehnice. În aceeaşi încăpere se ţine, de asemenea, estima, dublând estima din camera hărţilor, iar pe o planşetă de manevră de dimensiuni mari se rezolvă problemele de cinematică navală, dublând soluţiile obţinute în camera hărţilor. *sin.* PIL (post de informare de luptă); *sin.* engl. CIC – Combat Information Center (Centre).

CENTRALĂ DE TRAGERE Încăpere pe navele de război, prevăzută cu aparatură de calcul pentru trageri, în care se determină înălţătorul şi deriva, ţinând seama de direcţia şi viteza navei proprii şi cele ale inamicului, de condiţiile meteorologice etc.



Centrală de tragere:
1 – antenă RL; *2* – tunuri AA; *3* – masă de calcul; *4* – turelă.

CENTRU 1. Porţiune a corpului navei la mijlocul distanţei dintre etravă şi etambou. 2. *ist.* Porţiune a punţii superioare între teugă şi castelul pupa; *v. fig.* navă de 74.

CENTRU DE CARENĂ Centrul de greutate al volumului de apă dislocat de o navă în stare de plutire. Este punctul de aplicare a rezultantei forţelor de flotabilitate exercitate de apă asupra părţii imerse a corpului navei; *v.* centru de flotabilitate.

CENTRU DE DERIVĂ Punct în care se aplică rezultanta tuturor forţelor ce fac să deriveze nava.

CENTRU DE FLOTABILITATE Centrul de greutate al volumului de apă dislocuit de o navă în stare de plutire. În condiţiile de echilibru static C.d.F. se află pe aceeaşi verticală cu centrul de greutate. Poziţia C.d.F. variază odată cu modificarea volumului imers al navei prin variaţia deplasamentului sau prin variaţia formelor imerse ale navei (ruliu, tangaj); *sin.* centru de carenă.

CENTRU DE GREUTATE *nav.* Punctul de aplicare a rezultantelor forţelor de gravitaţie care acţionează asupra unui corp. C.d.G. al unei nave îşi schimbă poziţia în cazul ambarcării sau debarcării de greutăţi sau în cazul schimbărilor în amplasarea acestora. În cazul balansului navei încărcate (ruliu, tangaj), C.d.G. nu-şi schimbă poziţia deoarece deplasamentul nu variază, iar greutăţile de la bord îşi păstrează amplasarea.

CENTRUL DE CERCETARE ŞTIINŢIFICĂ PENTRU TEHNICA DE MARINĂ (C.C.S.T.M.) Instituţie de cercetare înfiinţată în 1966 denumită iniţial „Centrul de Cercetări Ştiinţifice al Marinei Militare" cu sediul la Constanţa. În 1998, Centrul cu actuala denumire devine parte componentă a Agenţiei de Cercetare pentru Tehnică şi Tehnologii Militare (A.C.T.T.M.) cu sediul la Bucureşti. C.C.S.T.M. dispune de două secţii: construcţii şi modernizări nave; arme sub apă şi muniţii de marină şi de două laboratoare: cercetare-dezvoltare şi instalaţii de automatizare şi electronică.

CENTRUL DE PERFECŢIONARE A LUCRĂTORILOR DIN MARINA CIVILĂ (C.P.L.M.C.) Instituţie înfiinţată în 1976 la Constanţa având ca obiectiv perfecţionarea pregătirii profesionale a personalului navigant din flotele de transport maritim, fluvial şi de pescuit oceanic. Centrul organizează şi desfăşoară programe de perfecţionare şi specializare a personalului navigant din Marina Civilă, organizează consfătuiri, seminarii, elaborarea de lucrări de specialitate etc.

CENTRUL DE SCAFANDRI Unitate a MM ale cărei baze au fost puse în 1877 la Constanţa. În 1966 ia fiinţă „grupul 276 scafandri de luptă" destinat instruirii scafandrilor în vederea luptei şi pentru executarea diferitelor lucrări sub apă. În 1976 a fost înfiinţat C.d.S. pentru pregătirea scafandrilor, inclusiv a celor de mare adâncime, cu aceeaşi dublă destinaţie. În 1978, în cadrul C.d.S. a fost înfiinţat, în colaborare cu scafandri de mare adâncime francezi, „Laboratorul Hiperbar" care permite scufundarea până la 500 m adâncime. Intrarea în serviciu a primelor două nave pentru scafandri de mare adâncime „Grigore Antipa" şi „Emil Racoviţă" a contribuit substanţial la perfecţionarea şi specializarea scafandrilor în misiuni de cercetare, deminare, salvare etc. la mare adâncime. C.d.S. se subordonează direct Statului-Major al Forţelor Navale (S.M.F.N.) şi este singura unitate abilitată la nivel naţional să pregătească şi să breveteze scafandri pe linie militară şi civilă. În 1995 a aderat la structurile NATO primind drept de vot în comisia de standardizare a dotării şi pregătirii scafandrilor din statele partenere.

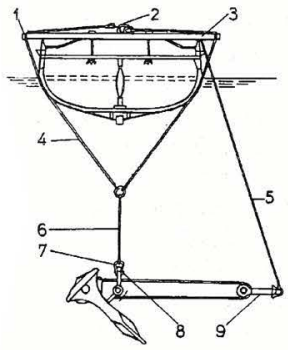
CENTRUL DE VELATURĂ Punct în care se aplică rezultanta forţei vântului asupra velelor sau, la navele cu, propulsie, mecanică, asupra corpului, suprastructurilor şi greementului navei; *sin.* centru velic.

CENTURĂ 1. Filă din tablă sau scânduri, aflată la intersecţia bordajului cu puntea. 2. *pesc.* Parâmă transversală care se fixează pe sacul traulului.

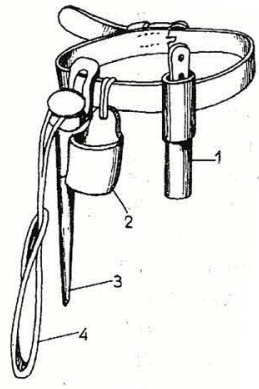
CENTURĂ ANTIMAGNETICĂ Instalaţie de protecţie a navelor împotriva minelor magnetice. Constă dintr-un sistem de conductori de cupru sub tensiune electrică, dispuşi în plan orizontal şi vertical în jurul corpului navei sau al principalelor mase magnetice de la bord pentru a anula magnetismul navei.

CENTURĂ CUIRASATĂ Porţiune cuirasată care înconjoară nava în borduri şi se închide la partea superioară cu punţile cuirasate.

CENTURĂ DE ANCORĂ Parâmă (sârmă) cu ochiuri la ambele capete şi un cârlig de papagal, având la partea inferioară o atârnătoare pentru prins ancora. Cu C.d.A. se încing ambarcaţiunile pentru darea ancorelor.



Centură de ancoră:
1 – crestătură; *2* – cârlig cu papagal; *3* – spate tare; *4* – centură; *5* – cablu; *6* – atârnător; *7* – cheie; *8* – inel de traversieră; *9* – inelul ancorei.



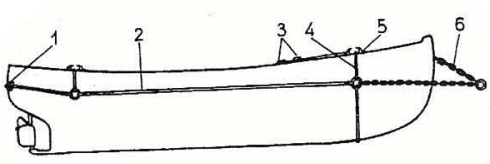
Centură de gabier:
1 – cuţit în teacă; *2* – corn de unsoare; *3* – cavilă; *4* – saulă de siguranţă.

CENTURĂ DE GABIER Centură prevăzută cu un cuţit de gabier aşezat la spate, la mijlocul corpului (pentru a putea fi apucat cu oricare mână), un corn de gabier cu unsoare (pentru ungerea macaralelor), un dorn (pentru scoaterea osiei macaralei) sau o cavilă de matisit (dacă se execută matiseli în arboradă). Este folosită de gabierii care efectuează lucrări de întreţinere în arboradă.

CENTURĂ DE GHEAŢĂ Fâşia dintr-o banchiză costieră care rămâne sudată de coastă după ce masa de gheaţă a banchizei a fost ruptă de uscat în urma variaţiilor de nivel provocate de maree. Marginea abruptă şi înălţimea ei fac inaccesibilă coasta în zona respectivă

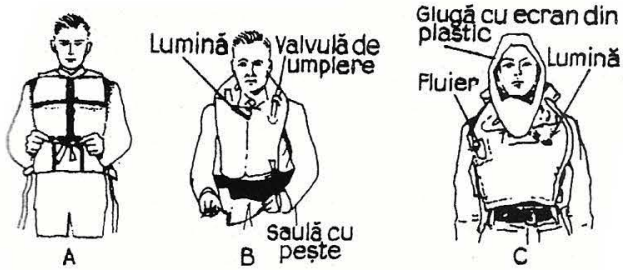
unde se formează un canal de apă liberă lat de câțiva metri.

CENTURĂ DE REMORCĂ Parâmă cu care se încinge longitudinal o navă ce urmează a fi remorcată sau scoasă de pe uscat și care nu are babale sau ale cărei babale nu sunt destul de rezistente.



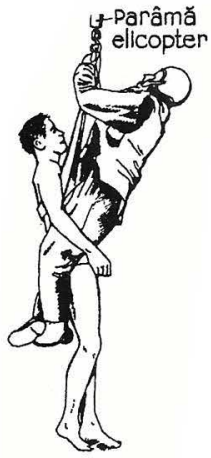
Centură de remorcă:
1 – placă cu ochi; *2* – centură; *3* – babale; *4* – martingală; *5* – ureche; *6* – labă de gâscă.

CENTURĂ DE SALVARE Mijloc de salvare individuală, constând dintr-un înveliș de pânză de vele sau din cauciuc cu mai multe compartimente, umplute cu plută ori capoc sau în care se poate introduce aer. Unele centuri sunt prevăzute și cu o saulă (pentru legarea de un alt naufragiat), un fluier și o lumină plutitoare. Există și C.d.S. speciale pentru mame și copii, pentru echipajele submarinelor, pentru aviatorii care zboară deasupra mării, pentru oamenii care lucrează în afara bordului (cu funcționare automată), pentru trupe de asalt etc.



Centuri de salvare:
A – centură de salvare cu plută. *B* – centură de salvare pneumatică. *C* – centură de salvare pentru oamenii care lucrează în afara bordului.

CENTURĂ DE SALVARE DE ELICOPTER Centură lăsată cu ajutorul unei parâme dintr-un elicopter în scopul salvării naufragiaților. Pentru salvarea unui rănit se folosește o centură dublă care permite unui om din echipajul elicopterului să-l încingă pe naufragiat.



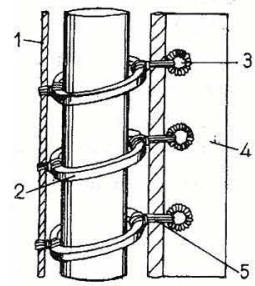
Centură de salvare de elicopter dublă

CEP 1. *fl.* Traversă de ancoră. 2. *v.* butoi.

CER *meteo.* Spațiul aerian deasupra orizontului având aparent (datorită particularității fiziologice a vederii omului) forma unei emisfere. După gradul de acoperire cu nori deosebim: C. acoperit; C. înnorat; C. senin. În mările polare deosebim: **C. de apă** C. de culoare închisă, indicând prezența apei libere. **C. de gheață** C. de culoare alburie indicând o mare acoperită cu gheață; *sin.* boltă cerească, firmament.

CERAM (Seram) 1. Insulă indoneziană din Arh. Moluce situată la V de Ins. Noua Guinee. Supr. 17,1 mii km²; cca 100 mii loc. Relief muntos; alt. max. 3010 m. Climă ecuatorială. Expl. forestiere și petroliere. Culturi: cafea, piper, trestie de zahăr, mango. 2. Mare interinsulară în Oc. Pacific între insulele indoneziene Ceram, Buru, Obi, Miscol și țărmul Ins. Noua Caledonie. Supr. 187 mii km²; ad. med. 1209 m, max. 3315 m. Lângă țărmuri sunt numeroase recife coraligene. Temp. apei 27° C, salinitatea 34 ‰. Maree neregulate semidiurne, ampl. 1,7–3,3 m.

CERC Armătură metalică circulară cu diferite destinații. **C. cu ochi** C. prevăzut cu un ochi metalic în care se prinde cârligul unei manevre, unei macarale etc. **C. de catarg:** a) *ist.* C. cu ajutorul căruia se strângeau părțile unui catarg din lemn, construit din bucăți; b) *sin.* C. de învergare. **C. de cămașă** *v.* cămașă (1). **C. de cavilieră** C. montat la baza unui catarg, prevăzut cu ochiuri pentru cavilele diferitelor manevre. **C. de învergare** C. cu ajutorul căruia se înverghează marginea de cădere prova a unei rande sau a altei vele aurice pe catarg (*a nu se confunda cu canistrela*). **C. de sugrumătură** C. aflat sub gâtul coloanei sau la partea superioară a arborelui gabier sau arboretului, la care se prind sarturile, când acestea nu se capelează. La arborii metalici este înlocuit cu ochiuri de sugrumătură. **C. de tendă** C. montat la partea inferioară a catargului, de care se prinde nervul tendei. **C. de troță** *v.* troță. **C. de verfafor** C. montat la capetele vergilor pentru trecerea verfaforilor.



Cerc de catarg (de învergare):
1 – fungă; *2* –cerc de catarg (de învergare); *3* – ochi de cioară; *4* – velă; *5* – legătură.

CERC AZIMUTAL Inel de alamă sau din alt material amagnetic pe care, de obicei se află o alidadă a cărui suprafață este gradată în sens retrograd de la 0° la 360° și pe care se citesc relevmentele sau unghiurile orizontale.

CERC DE DISTANȚĂ Cerc luminos pe ecranul radiolocatorului, indicând distanța de la centrul acestuia, adică distanța de la antenă la obiectul vizat, al cărui semnal apare pe ecran.

CERC DE FUNDARISIRE Cerc al cărui centru este un reper de pe mal, iar raza reprezintă distanța până la acest reper în momentul fundarisirii ancorei; *v.* relevment de fundarisire.

CERC DE GIRAȚIE *v.* curbă de girație.

CERC DE ÎNĂLȚIME Cerc pe sfera terestră având ca centru proiecția terestră a astrului, iar ca rază sferică distanța zenitală. Este locul geometric al punctelor din care, la un moment dat, un observator vede un astru sub aceeași înălțime; *v.* dreaptă de înălțime.

CERC DE ÎNTÂLNIRE 1. Cerc pe care se pot întâlni două nave având anumite viteze și drumuri. Este cunoscut în geometrie sub denumirea de cercul lui

Apolonius. 2 *mil.* Locul geometric al tuturor punctelor unde se poate produce impactul unei torpile cu o navă ce poate lua orice drum de la 0° la 360°.

CERC DE LANSARE Cerc având ca centru nava-ţintă, iar ca rază distanţa de lansare a unei torpile.

CERC DE NESIGURANŢĂ Cerc având ca centru punctul navei, iar ca rază eroarea probabilă a acestui punct.

CERC DE POZIŢIE Locul geometric al punctelor de pe sfera terestră, aflate la aceeaşi depărtare de un punct dat (cazul cercului de înălţime sau al cercului obţinut prin măsurarea distanţei la un punct dat sau a unghiului orizontal dintre două puncte de pe coastă); *v.* navigaţie.

CERC DE VIZIBILITATE Cerc a cărui rază este egală cu distanţa de la care lumina unui far este văzută de către un observator aflat la înălţimea de 15 picioare deasupra nivelului mării (4,95 m).

CERC MARE Intersecţia unui plan ce trece prin centrul Pământului cu suprafaţa sferei terestre. Drumul cel mai scurt între două puncte de pe sfera terestră este întotdeauna un C.M.; *sin.* ortodromă; *v.* navigaţie.

CERC ORAR Cerc mare care trece prin polii cereşti.

CERC PARALEL Cerc al sferei terestre sau al sferei cereşti al cărui plan este paralel cu planul ecuatorului. În primul caz poartă denumirea de paralel (nu paralelă), iar în cel de-al doilea, paralel de declinaţie.

CERC POLAR Cerc convenţional, paralel cu Ecuatorul, ce corespunde latitudinii nordice de 66°33′ (Cercul Arctic) care mărgineşte spre S zona arctică şi latitudinii sudice de 66°33′ (Cercul Antarctic) care mărgineşte spre N zona antarctică. Limitează una din cinci zone climatice distincte ale Pământului. În zona cuprinsă între C.P. şi poli, timp de şase luni (în sezonul rece) se instalează noaptea polară, iar în restul anului, ziua polară.

CERC PRINCIPAL Cercul mare de pe sfera cerească sau terestră alcătuind planul de referinţă al unui sistem de coordonate. Ecuatorul ceresc (pământesc) este un cerc principal, la fel orizontul şi ecliptica.

CERC VERTICAL Cerc mare al sferei cereşti, care trece prin zenit, nadir şi astrul sau punctul considerat, purtând în mod curent denumirea de vertical; *v. fig.* coordonate orizontale.

CERCETAREA PAVILIONULUI Acţiunea unei nave militare prin care se urmăreşte şi opreşte o navă oarecare, suspectată de a fi arborat un pavilion fals.

CERCUL TROPICULUI CERESC Cerc pe sfera cerească al cărui plan este paralel cu ecuatorul ceresc. Sunt două cercuri tropicale cereşti care trec unul prin punctul solstiţiului de vară, iar altul prin punctul solstiţiului de iarnă. Aceste cercuri corespund pe Pământ cercurilor tropicale: tropicul Racului şi tropicul Capricornului.

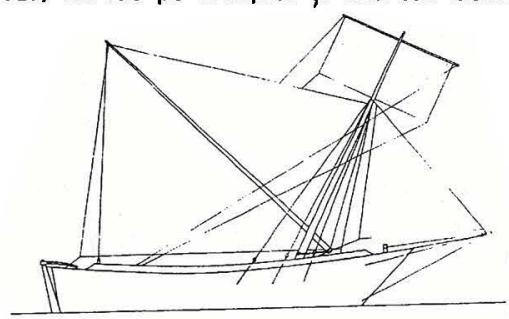
CERE (*despre parâmă*) A fi foarte tensionată, de unde necesitatea de a fi filată uşor. ◇ „Fila dacă cere!" Comandă pentru a fila o parâmă prea tensionată.

CEREALIER Vrachier (cca 5 000–8 000 t, vit. 12–15 Nd) specializat în transportul cerealelor.

CEREMONIAL MARITIM Ansamblul regulilor de protocol, de cele mai multe ori tradiţionale (politeţe navală, onoruri, saluturi etc.). Poate constitui un eveniment cotidian (de ex., sosirea comandantului/amiralului la bordul navei sale) sau ocazional (vizită oficială, inspecţie etc.). Astfel, un amiral sosit în vizită oficială este întâmpinat cu gardă sub arme, gardă la scară, onoruri cu sifleea, ridicarea mărcii de comandament; navele în mare pot schimba saluturi; în anumite împrejurări se face un salut cu tunul.

CERNAVODĂ Zonă portuară care cuprinde două porturi, unul pe malul drept al Dunării la km 300 cu frontul la fluviu (portul fluvial) şi celălalt pe malul stâng al Canalului Dunăre–M. Neagră (portul CDMN) la km 64 + 400 **1. Portul fluvial** are gura de acces în port lată de 97 m şi ad. min. 6 m. Lung. frontului de cheuri 600 m, cu dane pentru produse petroliere, balast şi minereu. Dispune de un bazin portuar amenajat cu dane pentru mărfuri generale, cereale, cocs ş.a., magazii (supr. 2783 m²) şi un şantier de reparaţii cu o cală de lansare. Capacit. de trafic cca 1 mil. t/an. *ist.* Localitatea este atestată de pe vremea stăpânirii romane sub numele de Axiopolis. În 1860, o societate engleză a concesionat de la guvernul otoman dreptul de a construi CF Constanţa – Cernavodă, ceea ce a deschis noi perspective în zonă. După Războiul de Independenţă, guvernul român a răscumpărat CF şi a legat Dobrogea de restul ţării prin podul peste Dunăre „Regele Carol I" construit de ing. Anghel Saligny, odată cu construcţia portului (1887–1905). În primul RM, CV. a fost ocupată de trupele germane. Pentru a împiedica folosirea podului de către germani, trupele române (marina militară) au distrus podul peste braţul Borcea, întrerupând legătura dintre Dobrogea şi Muntenia (1916). În al doilea RM, navele germane ce se retrăgeau în amonte (august 1944) au forţat trecerea în faţa portului, dar au suferit pierderi foarte grele în urma focului trupelor române. **2. Portul CDMN** dispune de 10 dane operative şi 9 dane de aşteptare şi formare a convoaielor şi o dană pentru pasageri, cu utilităţile corespunzătoare. Amenajarea portului a început odată cu demararea lucrărilor la Canalul Dunăre–M. Neagră (1975) şi a fost dat în folosinţă în anii 1984–1985. Capacitatea de trafic poate atinge 7 mil. t/an.

CERNICĂ Mic velier asemănător la corp cu Perama (*v.*) folosit în M. Egee şi M. Neagră. Are o randă cu spetează, un foc pe bompres şi una sau două vele



Cernică grecească

pătrate deasupra randei pe un catarg înclinat spre prova. Ocazional, poate avea şi un mic artimon. Se caracterizează prin viteză mare şi o bună manevrabilitate pe căi navigabile înguste, ceea ce a făcut să fie folosit în trecut şi pentru contrabandă.

CERTIFICAT DE AVARIE *MC* Document eliberat de experţi numiţi de tribunal, de autorităţile portuare sau de oficiul de control al mărfurilor, prin care se atestă felul, gradul şi natura avariilor suferite de o navă sau de mărfuri. În baza acestui document asiguratorii evaluează dauna.

CERTIFICAT DE BORD LIBER *MC* Act prin care societatea de clasificare autorizată de guvern atestă bordul liber necesar navei în toate condiţiile prevăzute de Convenţiile internaţionale pentru liniile de încărcare (apă dulce, apă sărată, zone de navigaţie şi anotimpuri). Londra 1966 (*v.* bord liber).

CERTIFICAT DE CAPACITATE *MC* Document care atestă că posesorul său a obţinut calitatea de personal ambarcat (nebrevetat) prin examen în faţa unei comisii abilitate. Este obligatoriu pentru personalul nebrevetat ambarcat pentru fiecare funcţie în parte.

CERTIFICAT DE CLASĂ *MC* Document prin care societatea de clasificare adevereşte că nava a obţinut clasa respectivă.

CERTIFICAT DE EMPTY TANK (tanc gol) *MC* Document care însoţeşte contractul de navlosire, atestând că petrolierul a fost descărcat şi că tancurile sunt complet goale.

CERTIFICAT DE EXPERTIZĂ *MC* **1.** Certificat sau act de expertiză emis de expertul sau comisia de experţi oficiali prin care se constată existenţa unei avarii, a daunelor produse mărfii sau navei, cauza acestora şi evaluarea lor. **2.** Certificat emis de autorităţile portuare prin care se constată starea exterioară a mărfurilor descărcate de pe o navă. **3.** Certificat de inspecţie întocmit de reprezentantul unei societăţi de clasificare (*v.* Registrul Naval Român) în urma unei inspecţii periodice sau accidentale a navei sau instalaţiilor de bord (*v.* inspecţie).

CERTIFICAT DE NAŢIONALITATE *MC* Act eliberat de guvernul unui stat, prin autorităţile sale abilitate, prin care se atestă naţionalitatea şi proprietatea unei nave şi în baza căruia se acordă pavilionul, protecţia şi privilegiile de care se bucură toate navele aparţinând statului respectiv.

CERTIFICAT DE STARE DE SĂNĂTATE *MC* Document eliberat de serviciul sanitar în porturile naţionale sau de consul în porturile străine, în care se arată starea generală a sănătăţii la bord sau starea sanitară a portului din care a plecat nava şi care poate fi „curată", „suspectă" sau „rea". În ultimul caz, nava este supusă unui regim de carantină în portul de sosire. *sin.* patentă de sănătate.

CERTIFICAT DE SCUTIRE. *MC* Act eliberat unei nave, în numele guvernului, de către societatea de clasificare sau de o autoritate competentă prin care nava este scutită de aplicarea uneia din prevederile Convenţiei Internaţionale pentru Ocrotirea Vieţii Umane pe Mare. (CIOVUM).

CERTIFICAT DE SIGURANŢĂ *MC* Act emis de o societate de clasificare sau de către o administraţie de stat atestând buna calitate şi siguranţa în exploatare a navei, materialului de armament şi instalaţiilor acesteia în conformitate cu prevederile Convenţiei Internaţionale pentru Ocrotirea Vieţii Umane pe Mare (*v.* CIOVUM.). La intrarea în serviciu nava trebuie să posede: certificat de siguranţă pentru nava de pasageri, certificat de siguranţă a construcţiei pentru nava de mărfuri, certificat de siguranţă a echipamentului navei de mărfuri, certificat de siguranţă radiotelefonică pentru nava de mărfuri. Existenţa acestor documente şi a certificatului de clasă (*v.* clasă) confirmă buna stare de navigabilitate a navei. Dacă nava primeşte o scutire conform prevederilor CIOVUM, i se acordă şi un certificat de scutire.

CERTIFICAT DE TONAJ *MC* Certificat prin care Administraţia atestă tonajul brut şi net, tonajul Suez etc. al unei nave.

CERTIFICAT INTERNAŢIONAL PENTRU PREVENIREA POLUĂRII APEI MARINE Document cerut de Convenţia internaţională pentru Prevenirea Poluării Marine (1973), prin care se atestă că nava este înzestrată cu o instalaţie de tratare a apelor uzate, cu un tanc şi cu tubulatură de descărcare corespunzătoare.

CEŞME, golful ~ Mic G. de pe ţărmul turcesc al M. Egee cunoscut în epoca navelor cu vele prin bătălia navală dintre escadra rusă şi flota turcă din M. Egee (24–26 iun. 1770) în timpul războiului ruso-turc (1768–1774).

CEŞCULIŢĂ *v.* compas.

CETATEA ALBĂ Oraş-port la limanul Nistrului la 20 km de M. Neagră. Cca 40 mii loc. Industrie uşoară, pescuit. *ist.* În antichitate colonie grecească întemeiată de milesieni în sec. VI î.Hr. (Tyras). În Evul Mediu a fost colonie genoveză (Maurocastron). Stăpânită apoi succesiv de tătari (1241), bulgari (1300–1322), de Moldova (către sfârşitul sec. XIV), cucerită de turci (1484) care i-au dat numele de Akkerman; în urma războiului ruso-turc (1806–1812) intră în stăpânirea Rusiei. Între 1918–1940 aparţine României. După al doilea RM intră în componenţa Ucrainei luând denumirea de Belgorod-Dnestrovski.

CETUS Constelaţie având stelele nautice Diphda şi Menkar; în latină „Balena".

CEUTA Oraş-port în N Marocului pe ţărmul Str. Gibraltar. Peste 80 mii loc. Posesiune spaniolă. Port de tranzit şi de pescuit la M. Mediterană. Industrie uşoară, şantier de construcţii şi reparaţii nave.

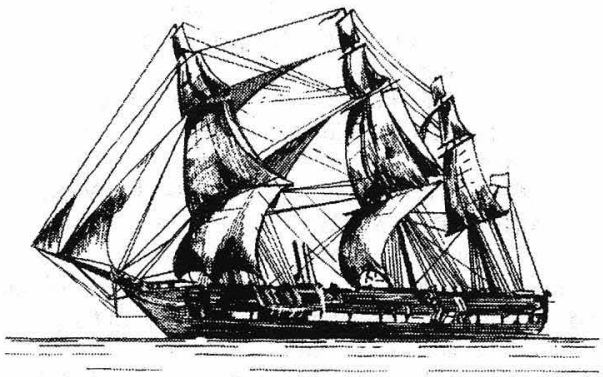
CEYLON Denumirea până în 1972 a statului Sri Lanka şi a ins. cu acelaşi nume (*v.*).

CH/P *MC* (*engl.* Charter Party – contract de navlosire). Contract încheiat între armator şi navlositor în vederea efectuării unui transport de mărfuri pe mare. În transportul maritim, cărăuşul poartă denumirea de armator, putând fi şi proprietarul navei. Preţul cuvenit acestuia pentru efectuarea transportului se numeşte navlu, iar în cazul contractelor de transport pe termen determinat (*v.* Time Charter) – chirie.

CHAGOS Arhipelag format din 5 grupe de atoli coraligeni situat la S de Ins. Maldive din Oc. Indian. Face parte din colonia britanică formată din Insulele: Aldabra, Farquhar şi Desruches (din 1810). Supr. 186 km²; cca 1500 loc.

„CHALLENGER" *ist.* Navă oceanografică a cărei călătorie în jurul lumii (1871–1876) a fost şi prima

expediție oceanografică importantă care a inițiat cercetările la adâncimi mari. Nava a parcurs 68 980 Mm și a efectuat 492 de sondaje la adâncime (max. 8 180 m). Rapoartele campaniei oceanografice au fost tipărite în 50 de volume; un set din aceste rapoarte se află în biblioteca muzeului de istorie naturală „Grigore Antipa" din București.



„Challenger"

CHAMPLAIN, Samuel de ~ (1567–1635) Navigator, explorator și colonizator francez. A explorat Noua Franță (Canada) în 1603 și a convins pe regele Henric IV să înființeze o colonie unde a întemeiat or. Quebec în 1608. Locotenent-general și guvernator din 1633 al noii colonii.

CHANCELLOR, Richard (m. 1556) Navigator scoțian. A explorat M. Albă participând la prima expediție (1553–1554) organizată de „Societatea Negustătorilor Întreprinzători", în căutarea trecerii de la NE spre Extremul Orient. Fiind pilot șef al expediției, pătrunde în M. Albă, în estuarul Fl. Dvina de Nord. Socotit de autoritățile ruse ca „sol", ajunge la Moscova cu sania unde este primit de țarul Rusiei Ivan cel Groaznic, stabilind primele legături comerciale cu Rusia. Într-o nouă călătorie a pierit cu nava pe o furtună în apele Scoției.

CHANGJIANG; *fl.* în China; *v.* Ianțzî.

CHARCOT Ins. în partea de E a M. Bellingshausen (69° 45' lat. S și 75° 15' long. V) acoperită de un ghețar care prin Str. Wilkins se unește cu Țara lui Alexandru I. Supr. 2350 km²; alt. în partea centrală a ins. 150–750 m. Descoperită în 1910 de expediția francezului Jean Charcot.

CHARCOT, Jean Baptiste (1867–1936) Explorator și oceanograf francez care a desfășurat o vastă activitate de cercetare în zona Antarcticii. Între 1903–1905 a atins țărmurile occidentale ale Țării Graham, iar între 1908–1910 a cercetat M. Bellingshausen descoperind insula care-i poartă numele. Rezultatele cercetărilor le-a publicat în lucrarea „În jurul Polului Sud" (2 vol. 1912). Între anii 1921–1936, în mai multe expediții succesive a studiat, împreună cu un grup de specialiști, planctonul din M. Mânecii și a efectuat studii oceanografice în apele Ins. Hebride din Oc. Atlantic și pe coasta de E a Groenlandei. La 6 sept. 1936, în timpul unei astfel de expediții, nava „Pourqoi Pas?", pe care erau ambarcați cercetătorii conduși de C. a dispărut într-un naufragiu din care a scăpat un singur membru al echipajului.

CHARLESTON Port și BMM a SUA la Oc. Atlantic, situat la vărsarea Fl. Cooper în G. Charleston (statul Carolina de Sud). Cca 80 mii loc. Lung. frontului de cheuri a portului și BMM este de cca 17 km, cu ad. până la 12 m. Adâncimea pasei de intrare în port 9–11 m. Import: prod. petroliere, mașini, prod. siderurgice; export: cereale, tutun, bumbac, prod. chimice, cherestea. Traficul anual de mărfuri este de 6,5 mil. t. Șantiere de construcții și reparații navale.

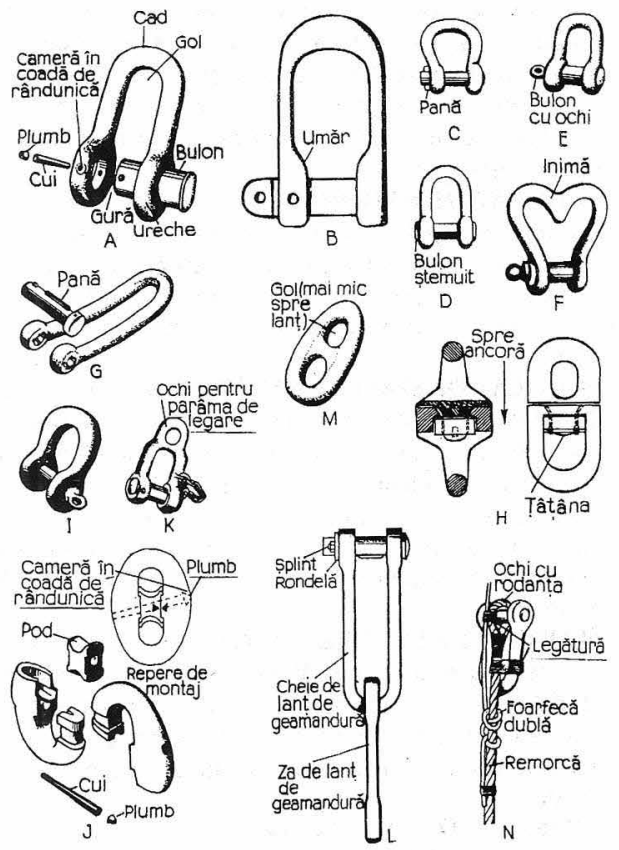
CHATHAM Grup de ins. vulcanice din care două mari și câteva mici în Oc. Pacific, la E de Noua Zeelandă, încorporate acesteia. Supr. 963 km²; cca 1000 loc. Alt. max. 286 m; climă subtropicală oceanică. Versanții munților sunt acoperiți de păduri, pe câmpiile litorale arbuști și pășuni. Creșterea oilor. A fost descoperit în 1791 de navigatorul englez W. Broughton.

CHATHAM Oraș în SE Marii Britanii (Comitatul Kent), port pe malul dr. al Fl. Midway în apropiere de vărsarea acestuia în M. Nordului. BMM. Șantiere navale.

CHEI (termen livresc) corect *v.* cheu; *v.* splai.

CHEIAJ *livr. v.* taxă de cheu; *v.* taxă de staționare la cheu.

CHEIE 1. Piesă metalică, în general în formă de U, servind la prinderea a două lanțuri, a două parâme, la fixarea manevrelor etc. Partea curbată se numește cap, părțile laterale, fălci (terminate cu urechi cu ochiuri),



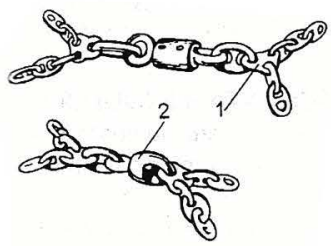
Chei:

A – dreaptă; *B* – dreaptă cu umeri; *C* – rotundă; *D* – dreaptă ștemuită; *E* – cu bulon cu filet; *F* – în inimă; *G* – încovoiată; *H* – cu țâțână; *I* – de caponare; *J* – Kenter; *K* – de legare la geamandură; *L* – pentru lanț de geamandură; *M* – de ancoră; *N* – de remorcă.

deschiderea cheii, gură iar spațiul din interior, golul cheii. C. se închide cu un bulon filetat sau nefiletat, cu sau fără ochi, circular sau oval, asigurat cu un șplint ce trece printr-o ureche sau cu o pană. C. pot fi drepte, drepte cu umeri, drepte ștemuite, rotunde în inimă, răsucite, încovoiate ș.a. **C. cu țâțână** (vârtej) C. formată din două piese în U, reunite printr-un bulon, care permite răsucirea lanțului; **C. de ancoră** C. ce servește la prinderea inelului ancorei de lanț; **C. de ancoră fără urechi** C. cu un ochi mai mare, în care se prinde inelul ancorei, și unul mai mic, în care se prinde C. cu țâțână; **C. de caponare** C. ce servește la caponarea ancorei; **C. de greement** C. utilizată pentru a lega un lanț din greement cu un capăt de parâmă la un punct fix de la bord; **C. de împreunare** C. cu ajutorul căreia se închide lanțul ancorei și care poate fi cu urechi (tip vechi) sau brevetată, de ex. C. Kenter, formată din două bucăți; **C. de legare la geamandură** C. folosită la lanțurile de legare la geamandură; **C. de lanț de geamandură** C. cu secțiune pătrată.

CHEIE CU ROLĂ Cheia cu bulonul prevăzut cu o rolă peste care poate aluneca o parâmă.

CHEIE DE AFURCARE Dispozitiv constând dintr-o cheie cu țâțână și patru brațe din zale de lanț prinse la cheie cu trefle. Una din ramuri are un număr de zale fără soț și se așează la lanțul tribord. Se utilizează pentru a împiedica încurcarea lanțurilor de ancoră. Punerea C.d.A. este o manevră lungă; se bojează lanțul din vânt, se desface o cheie de împreunare și se înlocuiește cu o C.d.A.; se bojează lanțul se sub vânt, se desface o cheie de împreunare, iar capătul lanțului din afara bordului se leagă cu o parâmă de trecere; se introduce prin nara din vânt și se prinde de C.d.A. Parâma de trecere se leagă apoi la capătul de la bord al lanțului de sub vânt și se introduce prin nara din vânt, unde se leagă la cheie. În cele din urmă ambele lanțuri se filează, lăsând C.d.A. să iasă din nara ținută de acestea.



Chei de afurcare:
1 – treflă; *2* – cheie cu țâțână.

CHEIE DE CATARG Pană metalică cu ajutorul căreia arborele gabier se reazemă pe gabie și arboretul pe crucetă; *sin.* cașcaval.

CHEIE DE LANȚ Unitate de măsură a lungimii lanțului de ancoră, egală cu 25 m. O ancoră are, de regulă, opt chei de lanț (200 m). C.d.L. sunt marcate cu pitură albă și cu inele de sârmă pe traversa ultimei zale a fiecăreia dintre ele. ◇ „A bate cheile" A indica cu bătaie de clopot C.d.L. filate la apă (câte o bătaie simplă de fiecare cheie); la navele moderne, măsurarea se face automat; *v.* marcarea lanțului.

CHEIȚĂ Cheie mică la coada unei macarale, la care se matisește capătul stătător al curentului palancului; *v. fig.* macara.

CHEMÁ 1. A trage, ca în expr. „Straiul cheamă catargul în plan longitudinal". 2. A ridica numirea unei nave sau a unei stațiuni de semnale de la uscat cu care se dorește a intra în legătură. 3. A face cu eclipsa numirea unei nave sau stațiuni de semnale de la uscat. 4. A transmite prin radio indicativul unei alte stațiuni cu care se dorește a intra în legătură. 5. A da ordin unei ambarcațiuni să vină la bord, ridicând chemarea bărcii. ◇ „A C. la megafon" A cere ca nava (barca) să se apropie la distanța de megafon.

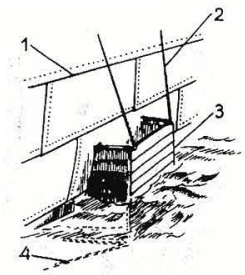
CHEMAREA BĂRCII (BĂRCILOR) Semnal cu pavilioane de saulă, prin care se ordonă înapoierea ambarcațiunilor la bord, când se află în afara distanței de megafon.

CHEMAREA PILOTULUI *MC* Pavilion distinctiv arborat de o navă pilot în timp ce se deplasează către punctul de unde va începe pilotajul. Același pavilion se arborează și de către nava care are pilot la bord. Este pavilionul „H" din Codul internațional de semnale.

CHERBOURG Port și BMM în N Franței (prov. Normandia) la M. Mânecii în N Pen. Cotentin. Peste 40 mii loc. Accesul în port se face pe două pase de acces. Lungimea frontului de cheuri a portului este de peste 5 km, cu adâncimi de 14 m iar a BMM 3 km, unde pot acosta nave de toate clasele, inclusiv PA și SmN. Pe terit. BMM se află Arsenalul marinei care dispune de docuri și cale de construcții unde se construiesc SmN, NPR, VPR ș.a.

CHERHANÁ *pesc.* Punct în Delta Dunării și pe litoralul M. Negre amenajat cu estacade pentru acostarea ambarcațiunilor pescărești, cu ghețării și încăperi de prelucrare a peștelui.

CHESON 1. Dulap la bord. **C. de marinar** Dulap, de regulă, metalic, în care marinarii își păstrează efectele și lucrurile personale. 2. Cutie prismatică cu trei fețe, fund și capac superior, care se lipește de corpul navei, după care se golește de apă cu ajutorul aerului comprimat, permițând repararea operei vii, facerea unei caplamale etc.



Cheson (2):
1 – bordaj; *2* – parâmă; *3* – cheson; *4* – parâmă sub chilă.

CHESON ETANȘ Compartiment etanș în bărcile de salvare, care asigură flotabilitatea acestora chiar în cazul pătrunderii apei.

CHEU Construcție hidrotehnică portuară realizată din lemn, piatră, beton armat etc., având rolul de a proteja malul împotriva erodării produse de valuri și a permite acostarea navelor. Constă dintr-un perete vertical sau ușor înclinat, ce pătrunde adânc în apă și permite navelor să se alipească de mal în vederea ambarcării/debarcării echipajului și a pasagerilor, încărcării/descărcării mărfurilor și a altor materiale, întreținerii, micilor reparații etc. Se disting C. de marfă, C. de pasageri, C. de armare (în șantiere) etc. Navele se leagă de/la C. cu ajutorul unor parâme care se prind de babale. Pentru a feri de lovituri atât C. cât și nava, C. este prevăzut cu **trancheți**. C. sunt împărțite în **dane** dispuse de-a lungul țărmului, la fiecare putând acosta o singură navă. De-a lungul C. sunt amenajate

drumuri, căi ferate, macarale etc., precum şi depozite, platforme de depozitare ş.a. *livr.* Chei; *v.* şi *mol.*

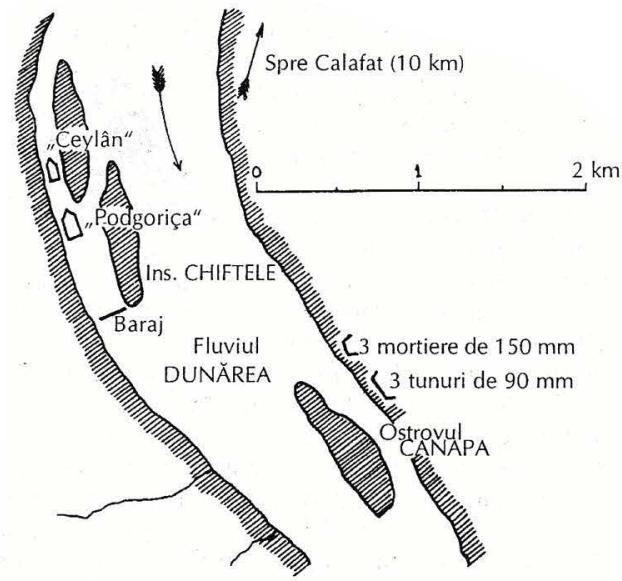
CHIBA Oraş-port japonez (Ins. Honshu). Important centru industrial recent dezvoltat: prelucrarea petrolului (15 mil. t/an), ind. alim., constr. avioane, şantier naval. Intrarea în port se realizează pe un canal cu ad. de 3–8 m.; ampl. mareei 2,10 m; portul este accesibil navelor cu un pescaj de 4 m. Traficul anual de mărfuri este de 134 mil. t, în special petrol şi produse petroliere. Lucrări recente au asigurat construcţia unei dane (300 m) cu ad. de 15–17 m destinată acostării supertancurilor petroliere cu o capacitate de peste 200 mii t.

CHICAGO Important port din SUA pe ţărmul de SV a L. Michigan (statul Illinois). Cca 7 mil. loc. Lungimea frontului de cheuri cca 37 km; adâncimea 9,4 m. În port pot fi operate simultan 180 de nave. Portul este dotat cu cca 180 macarale de 100 tf; 9 dane pentru petroliere, şantiere de construcţii şi reparaţii pentru nave de mare tonaj. Combinate siderurgice, constr. de maşini, aparatură electronică, locomotive ş.a. C. este legat de Oc. Atlantic printr-un sistem de lacuri, râuri, canale şi strâmtori.

CHICHESTER, Francis Navigator solitar englez. În anul 1966, la vârsta de 66 de ani, întreprinde o călătorie în jurul Pământului la bordul iahtului GIPSY MOTH IV. Străbate 28 000 Mm în 226 zile cu o singură escală la Sydney. (Iahtul se află expus în doc uscat la Muzeul marinei din Greenwich).

CHICIU 1. Început de ostrov, acoperit cu vegetaţie. **2.** Ostrov situat între verigă (braţ secundar) şi Dunăre.

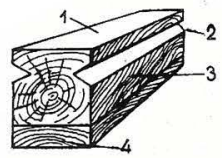
CHIFTELE Ins. pe Dunăre situată în dreptul km 778 (aparţinând Bulgariei), unde la 7/19 noiembrie 1877, în tir indirect gruparea navală otomană camuflată în spatele Ins. C., într-o poziţie defilată, la malul drept alcătuită din canoniera cuirasată „Podgoriçe" (335 t, dim: 31,5×7,6×1,9 m; tunuri IV×150 mm; blindaj 160–330 mm), remorcherul Ceylân şi 2 şlepuri.



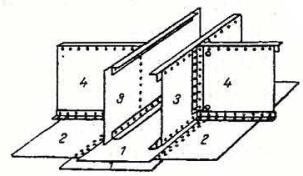
Schema dispozitivului de la ins. Chiftele unde la 7/19 nov. 1877, în Războiul de Independenţă, artileria Marinei Române a scufundat o grupare navală otomană

bateria de artilerie a Marinei Române „Perseverenţa" (III mortiere de 150 mm şi III tunuri de 90 mm) condusă de Mr. de marină Dumitrescu N. Maican dintr-un observator aflat în aval, pe ostrovul Canapa, a scufundat

CHILĂ 1. Element principal al osaturii navei, situat în partea inferioară, în plan longitudinal, de la prova la pupa. Poate avea două şanţuri laterale, denumite baturi: deasupra se află pălăria C., iar dedesubt, eventual, o C. falsă şi o contrachilă. La ambarcaţiunile metalice C. este construită din şine de oţel. La navele metalice ea este construită din tablă groasă, purtând denumirea de **C. plată**, sau reprezintă o structură în formă de cutie (**C.-cheson**) sau chiar de tunel (**C. cu tunel**). Iahturile au uneori **C. cu bulb** care serveşte ca lest. ◇ „C. dreaptă". Poziţia normală a navei cu asieta zero; *arg.* sănătos, treaz. „A pune C. navei" A începe construcţia navei. **2.** *v.* siflee.



Chilă de lemn:
1 – pălărie; *2* – batură; *3* – chilă; *4* – contrachilă.



Chilă cheson (metalică):
1 – chilă plată; *2* – filele galbordului; *3* – carlingi centrale; *4* – varangă.

CHILĂ BASCULANTĂ (OSCILANTĂ, PENDULARĂ) (la yachturi) Chilă suspendată mobilă, care se poate înclina cu cca 25° într-un bord sau altul, asigurând astfel mai multă stabilitate ambarcaţiunii.

CHILĂ DE RULIU Proeminenţe din tablă sau platbandă, aşezate pe fundul navei, în borduri şi simetric în raport cu chila, pe circa 2/3 din lungimea acesteia, pentru a micşora unghiul de ruliu; *v. fig.* corpul navei.

CHILIA (derivă de la anticul Aquilea). Numele a două localităţi (C. Nouă şi C. Veche) totodată mici porturi situate faţă în faţă pe braţul Chilia la 45 km de la vărsarea acestuia în M. Neagră. **1. Chilia Nouă** (*ucr.* Kilija) port fluvio-maritim aparţinând Ucrainei, situat pe malul stâng al braţului Chilia. Cca 30 mii loc. Oraşul şi portul s-au dezvoltat după al doilea RM. Portul dispune de dane de pasageri pentru nave fluviale şi maritime, dane operative dotate cu utilaje pentru manipularea mărfurilor, spaţii de depozitare, şantier de reparaţii navale. *ist.* În trecut, oraş comercial şi punct strategic important unde se făcea comerţ de tranzit. A fost stăpânit succesiv de bizantini, de despotul Dobrogei Dobrotici (1354), de unguri (1412), de genovezi (sec. XIII–XIV) care o numeau Licostomo (pe atunci nu era formată delta Chilia iar braţul era propice navigaţiei). În sec. XV a fost disputată între moldoveni şi munteni şi cucerită de Ştefan cel Mare (1465), iar în 1484 a fost ocupată de turci. Începând cu sec. XVIII, C.N. a fost disputată între Rusia şi Turcia, revenind Rusiei (1812), Moldovei (1856), din nou Rusiei împreună cu sudul Basarabiei (1878), României după primul RM, URSS prin anexarea Basarabiei (1940), României (1941–1945), din nou URSS (1945) şi Ucrainei după dezmembrarea URSS (1990). **2. Chilia Veche**, localitate

și port fluvial românesc pe malul drept al brațului Chilia la km 45. Cca 3000 loc. Localitatea este în imediata apropiere a portului. Dispune de un cheu cu o dană de pasageri și una comercială dotată cu macara de cheu și platformă portuară. Activitatea portuară este relativ redusă. *ist.* Fostă cetate și, pentru a o deosebi de cea de pe malul stâng, turcii i-au adăugat adjectivul „veche". Situată pe un teren jos și mlăștinos, C.V. și-a pierdut cu timpul importanța devenind o localitate rurală. A revenit României prin Tratatul de pace de la Berlin (1878) odată cu Dobrogea. În primul RM a fost baza principală a flotei militare fluviale române (1917–1919), de unde se deplasa pentru ca să execute trageri asupra obiectivelor de pe malul dobrogean ocupat de trupele germane și bulgare. În al doilea RM, în zona Chilia Veche au avut loc lupte între unități de infanterie marină române și navele flotilei fluviale sovietice care au executat bombardamente și acțiuni de desant la malul românesc. În prezent, C.V. este cea mai mare localitate rurală românească din Delta Dunării.

CHILIA Brațul de N al Dunării, cel mai important braț dintre cele trei brațe din sectorul Deltei prin care fluviul se varsă în M. Neagră. Lung. 116 km, lățimea; între 300 și 700 m, ad. șenalului navigabil 6–16 m. Brațul preia 70% din debitul Dunării. Formează frontiera de stat între România și Ucraina. Navigația pe brațul C. este îngreuiată din cauza a numeroase ostroave, adâncimi mici, bancuri de nisip etc. Principalele orașe-porturi: Ismail, Chilia Nouă, Vâlcov (Ucraina); Chilia Veche, Periprava (România); *v.* Canalul Chilia.

CHINEI DE EST, Marea ~ Mare în bazinul de V al Oc. Pacific, cuprinsă între țărmurile orientale ale Chinei și Arh. Ryukyu și Kyushu. Comunică direct cu M. Galbenă, cu M. Japoniei prin Str. Coreii și M. Chinei de Sud prin Str. Taivan. Supr. 836 mii km². Ad. medie 309 m; ad. max. 2782 m. Marea este traversată de curentul cald Kuro Sivo. Temp. apei în feb.: 7–16° C, în aug. 27–28° C. Salinitatea este de 34,5‰ dar scade în apropierea vărsării fluviilor la 10‰. Maree diurnă cu înălțimea de 7,5 m la coastele Chinei. Taifunuri frecvente care produc valuri de 80–100 m lungime și 6–7 m înălțime. Importantă zonă de trafic maritim între porturile din M. Galbenă și M. Japoniei și mările din S Oc. Pacific și Indian. Principalele porturi: Shanghai, Ningoo, Wenzhou (China); Nagasaki, Kagoshima (Japonia).

CHINEI DE SUD, Marea ~ Mare situată în partea de V a Oc. Pacific la țărmurile de E și SE ale Asiei, între Pen. Malacca și Indochina și Insulele Kalimantan, Palavan, Luson și Taivan. Comunică cu M. Chinei de E prin Str. Taivan, cu M. Sulu și Java prin mai multe strâmtori. Supr. 3537 mii km²; ad. medie 1020 m; ad. max. 5560 m. Țărmul puțin crestat; golfurile importante sunt Tonkin (Bacbo) și Siam. În apropiere de țărm, pe alocuri sunt fâșii de arbuști de mangrove; numeroase insule mici, recifuri de corali, atoluri, bancuri de nisip. Ins. importantă Hainan (China). Temp. apei în aug. este de 28–29° C, iar în feb. de 19–27° C; salinitatea 32–34 ‰. Maree diurnă de 5,9 m înălțime. Taifunuri frecvente. Porturi principale: Bangkok (Tailanda), Haiphon, Danang (Vietnam), Shanton, Zhanjang, Hong-Kong (China), Macao (Portugalia).

CHINGA MUȘAMALEI (de minginie) *MC* Bară de oțel, lemn sau metal placat cu lemn, lată de cca 5–6 cm și relativ subțire, fixată transversal pe gura de magazie, deasupra mușamalelor, pentru a preveni smulgerea acestora pe timp de furtună. O magazie poate avea mai multe chingi.

CHINGĂ 1. Tresă împletită, acoperită cu pânză de vele și prevăzută cu ochiuri cu rodanțe la extremități. Un ochi este prins la capătul unui grui al bărcii, iar celălalt, asigurat cu o saulă, este prins la piciorul celui de-al doilea grui pentru a reține barca intrată la posturile de mare; *v. fig.* barcă de salvare. **2.** *v.* lanțuri. **3.** *mil.* Cerc metalic cu care se ridică torpilele.

CHINGĂ DE MINGINIE Bară cu care se asigură bocaporții; *v.* chinga mușamalei.

CHINGĂ DE SONDOR Fâșie din pânză de vele sau o parâmă cu care se încinge un marinar care măsoară adâncimea apei cu sonda de mână, pentru a preveni căderea peste bord.

CHIRIL, Ioan (n. 1936 Ștefănești, Argeș) Contramiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1958 și al Academiei Militare Tehnice (1971). Printre funcțiile îndeplinite se numără cele de comandant de navă, șef al Serviciului Asimilare Armamente din Direcția Cercetare – Dezvoltare din Departamentul Înzestrării Armatei, apoi locțiitor al șefului acestei Direcții. La pensie din 1996. În anul 2000 a fost ales președinte al Filialei București a Ligii Navale Române și director al revistei „Marea noastră pentru tineret" (ulterior „România Maritimă și Fluvială").

CHIRIȘ Șipcă orizontală folosită pentru fixarea căptușelii unei cabine.

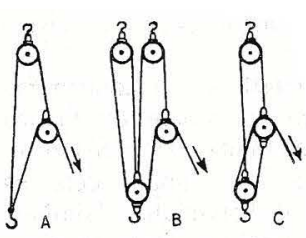
CHIRIȚĂ, Mihai (n. 1914 Bistreț, Dolj) Comandor. Absolvent al Școlii Navale „Mircea" promoția 1937 și al Școlii de Aplicație a Marinei (1940). A fost ambarcat timp de 7 ani (1937–1944) pe navele Escadrei de monitoare, participând pe Mon. „Ardealul" la operațiunile de evacuare a Basarabiei (1940) și în acțiunile din Delta Dunării ca ofițer secund pe Mon. „Kogălniceanu". La 1 sept. 1944, aflat la comanda Mon. „I. C. Brătianu", a fost făcut prizonier împreună cu întreg echipajul și internat în lagărul de prizonieri de la Oranki, de unde a revenit în țară în 1948. În același an a fost trecut în rezervă. A continuat în viața civilă profesia de marinar ca profesor de navigație și astronomie și șef de catedră, la Școala Militară Superioară de Marină (1953–1955), apoi inspector de navigație în cadrul Inspectoratului Navigației Civile. Autor al lucrărilor: **Manual de Astronomie nautică** (1957), **Manual de Navigație** (1959, în colaborare cu Cdr. Victor Pavica), lucrări de referință care sunt și azi de actualitate. A colaborat la redactarea valorosului **Lexicon maritim englez-român.**

CHISC *fl.* Prova dubei sau lotcii.

CHIȘCANI Port fluvial pe malul stâng al Dunării la km 182 + 700. Amplasat în incinta Combinatului de

celuloză şi hârtie, în imediata apropiere de localitatea cu acelaşi nume. Lung. frontului de cheuri este de 415 m cu dane de acostare (aşteptare), dane operative dotate cu macarale de cheu şi platforme de depozitare. Portul este specializat, fiind construit o dată cu combinatul (începutul decadei 1960) pentru aprovizionarea acestuia cu materii prime, în special cu stuf adus din Deltă de o flotă de ceamuri special construită.

CHIT Amestec folosit pentru etanşarea interstiţiilor. **C. pentru metal** Amestec format din părţi egale de miniu de plumb şi alb de plumb la care se adaugă ulei de in fiert. **C. pentru lemn expus intemperiilor** Amestec de cretă şi ulei de in fiert la care se adaugă lac şi terebentină în părţi egale. **C. pentru tec lăcuit** Amestec de cretă şi pământ de Sienna nears, adăugând puţină culoare cafenie la tecul de nuanţă închisă şi puţin ocru auriu la cel de nuanţă deschisă. Pentru mahon se foloseşte pământ de Sienna ars şi culoare cafenie.



Chiţibuşuri:
A – simplu cu două macarale;
B – dublu cu macarale simple;
C – simplu cu trei macarale.

CHIŢIBUŞ Dispozitiv format din două sau trei macarale, servind la ridicarea greutăţilor. Se deosebesc: **C. simplu cu două macarale, C. simplu cu trei macarale** şi **C. dublu** care poate avea o macara dublă sau numai macarale simple.

CHIURASĂ *înv., sin.* cuirasă.

CHIURASAT *înv. v.* cuirasat.

CHOJNOWSKA, Krystyna Listiewicz Navigatoare solitară poloneză. În anul 1976 întreprinde o călătorie în jurul lumii la bordul yachtului „Mazurek" de 9,5 m. După doi ani şi jumătate îşi încheie cu succes temerara călătorie parcurgând 30 000 Mm.

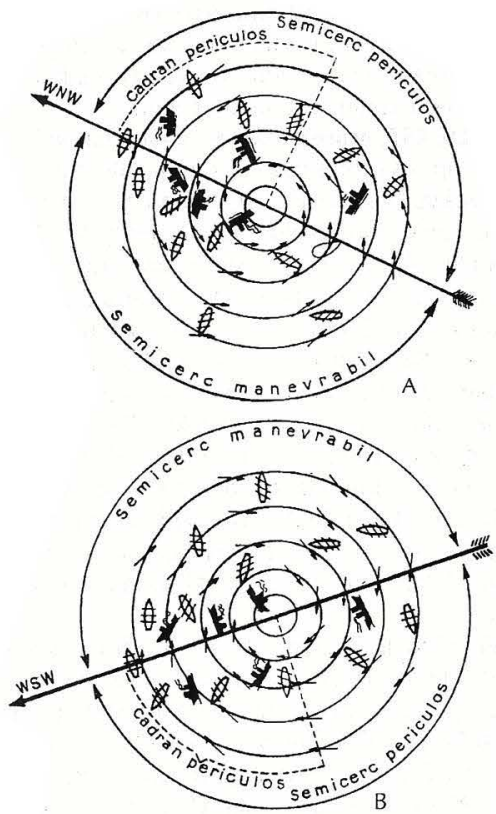
„CHRISTIAN RADICH" Velier de tip bric, construit (1937) în şantierul Framnaes Mek, ca navă-şcoală pentru Şcoala navală din Oslo – Norvegia. În anul 1940 este capturat de Germania şi transformat în navă-depozit pentru submarine. În urma unor bombardamente este scufundat la Flensburg. După terminarea războiului nava este ranfluată, reparată şi modernizată, apoi retransformată în navă-şcoală a marinei comerciale norvegiene. Caracteristici: deplasament 773 t; dim: 72,50x9,70x4,50 m; suprafaţă velică 1234 m²; echipaj 109 marinari.

CHUBASCO *MN* Gren violent pe coasta de Vest a Mexicului, pornind adesea din Golful Tehuantepec.

CICEAGOV Familie de navigatori şi amirali ruşi. **1. C. Vasilii Iakovlevici** (1726–1809) Amiral (1782). În 1764 a organizat o expediţie în Oc. Îngheţat de Nord pentru a descoperi drumul maritim de NE de la Arhanghelsk la Kamciatka. În anii 1765–1766 a condus două expediţii polare până la 80° 30′ lat. N de unde nu a putut să înainteze spre N din cauza gheţurilor compacte. În timpul războiului ruso-turc (1768–1774), în calitate de comandant de flotilă, a participat la acţiunea de interzicere a pătrunderii flotei turce în M. Azov. În 1782 comandă escadra rusă din M. Mediterană. În războiul ruso-suedez a comandat flota din M. Baltică. De numele lui sunt legate puncte geografice din Oc. Îngheţat de N şi Oc. Pacific. **2. C. Pavel Vasilievici** (1767–1849). Amiral (1807), fiul lui C. V. I. În 1792–1793 şi-a făcut stagiul în flota britanică. În 1799 a condus o expediţie pentru debarcarea de trupe în Olanda. Între 1802–1811 este ministrul marinei militare ruse. În 1812, Comandant Suprem al armatei ruse de la Dunăre şi al flotei din M. Neagră, care acţionau împotriva flancului sudic al armatei lui Napoleon I. În acelaşi an, guvernator al provinciilor Moldova şi Valahia. În 1813, în urma unor diferende cu conducerea armatei, a plecat din ţară. A locuit în Italia şi Franţa şi a murit la Paris.

CICLADE (*grec.* Kyklades) Arh. grecesc în M. Egee alcătuit din 211 ins., din care mai importante: Naxos, Andros, Paros, Milos (continentale), Santorin, Thira ş.a. (vulcanice). Relieful, în general muntos. Se extrag: minereu de fier, bauxită, marmură, şmirghel (Naxos). Culturi de citrice, viţă de vie; pescuit. Principalul oraş-port: Hermopolis.

CICLON *MN* Zonă a atmosferei cu diametrul de câteva sute de Mm, în care presiunea scade de la periferie spre centru, iar masele de aer au o mişcare convergentă, în



Cicloane:
A – în emisfera nordică; *B* – în emisfera Sudică

sens contrar acelor unui ceasornic în emisfera nordică şi în sensul acelor unui ceasornic în emisfera sudică. Un C. poate fi împărţit în două semicercuri: semicercul manevrabil sau navigabil şi semicercul periculos. Cele mai puternice vânturi se întâlnesc în cadranul anterior al semicercului periculos, denumit cadran periculos. În

emisfera nordică, semicercul periculos se află în dreapta traiectoriei, iar în emisfera sudică în stânga acesteia. Porțiunea centrală a C. poartă denumirea de ochiul furtunii și are un diametru de 10–30 Mm. În această zonă vântul este slab, dar marea este extrem de rea. Ochiul furtunii este inconjurat de nori groși ce formează peretele acestuia; *v.* Baguio, taifun, uragan, Willy-Willy.

C.I.F. (C.A.F.) *MC* (*engl.* Cost, Insurance Freight, *franc.* Cout, Assurance, Fret). Preț, asigurare, navlu, la care se adaugă numele portului de încărcare convenit. Condiție de livrare INCOTERMS, cu particularitatea că în prețul mărfii, constând dintr-o sumă forfetară, se include atât prima de asigurare cât și navlul. Vânzătorul are însă obligația de a asigura marfa la o societate de asigurare și de a preda cumpărătorului o poliță de asigurare contra riscurilor transportului pe mare. Ca și la condițiile F.O.B și C & F, riscurile se transmit în momentul în care marfa trece copastia navei în portul de încărcare.

CIGUTA *ist.* Navă mică de transport pentru grâne, specifică părții de NV a M. Negre. Este menționată în actele notariale încheiate de genovezi la Chilia în sec. XIV.

CILINDRU DE RANFLUARE *v.* ranfluare

CILINDRU DE SEMNALE *v.* semnale de mare distanță.

CIMENTARE 1. Acoperirea interiorului tancurilor de apă cu ciment pentru a nu contamina apa dulce cu rugină. **2.** Astuparea unei găuri de apă cu ciment; în acest scop se folosește un cofraj din lemn în care se toarnă ciment.

CIN *v.* monoxilă.

CINE ESTE? *mil.* Somație adresată de la bord unei ambarcațiuni care se apropie de o navă în timpul nopții. La această somație, șeful ambarcațiunii este obligat să răspundă: „Marca!" pentru comandantul unității de nave sau șefii direcți ai acestuia: „Ofițeri!" pentru ceilalți ofițeri; „Șalupa/Barca la bord!"pentru maiștri militari, subofițeri, gradați; „Șalupă/Barca la larg!" dacă ambarcațiunea nu intenționează să acosteze.

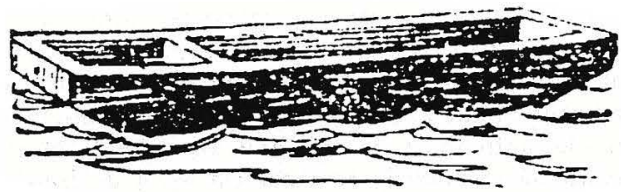
CINEMATICĂ NAVALĂ Ramură a cinematicii care se ocupă cu rezolvarea problemelor de mișcare relativă a navelor; *v.* goană, evitarea coliziunilor; *sin.* navigație tactică.

CINGĂTOARE 1. *v.* cabestan. **2.** *înv.* Parâmă ce înconjoară temporar săgeata și coloana bompresului și care nu permite săgeții să se abată lateral în timp ce este trasă de-a lungul bastonului pentru a fi pusă la post. **3.** *înv.* Sapan. **4.** Parâmă cu ajutorul căreia se prind butoaiele ce măresc flotabilitatea bărcii la darea unei ancore; *v.* garnisi (4).

CINQUE PORTS *ist.* Confederație maritimă engleză, inițial a porturilor Dover, Hastings, Hyther, Romney și Sandwich, cărora li s-au adăugat ulterior porturile Rye și Winchelsea, precum și alte porturi mai mici. În schimbul anumitor privilegii comerciale și al dreptului de a dispune de un tribunal maritim propriu, acestei confederații îi reveneau anumite obligații militare constând în armarea unui număr de nave de război. Importanța sa a început să scadă odată cu crearea marinei militare (sec. XIV); în prezent, asociația nu prezintă decât o importanță istorică, iar titlul de Lord Warden al șefului asociației este un titlu onorific. Pavilionul asociației avea un ornament heraldic puțin obișnuit: jumătatea anterioară a unui leu ieșind din jumătatea pupa a unei nave.

CINTĂ *înv., sin.* centură (1).

CIOBACĂ Gen de luntre monoxilă.

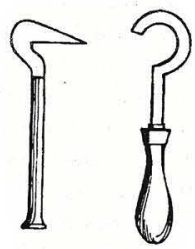


Ciobacă

CIOC Vârful unui cârlig.

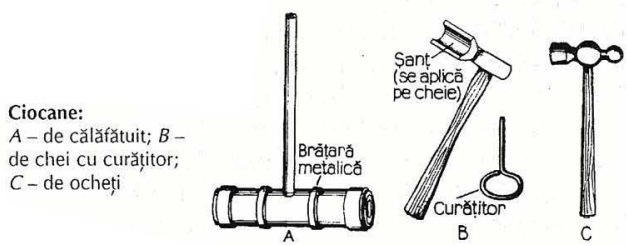
CIOC DE BARZĂ Armătură metalică fixată în capul unui furtun pentru stingerea incendiilor.

CIOC DE CIOARĂ Sculă în formă de cârlig utilizată pentru scoaterea calafatului vechi din harmuz.



Cioc de cioară

CIOCAN 1. Sculă. **C. de călăfătuit** C. din lemn cu armături metalice, servind la baterisirea calafatului. **C. de cazici** *sin.* baros. **C. de chei** C. aplicat pe cele două părți ale unei chei patent, în care se bate cu un ciocan obișnuit. În acest mod nu se deteriorează suprafața prelucrată a cheii. **C. de ocheți** C. din oțel având o parte dreaptă, iar la cealaltă o bilă.



Ciocane: *A* – de călăfătuit; *B* – de chei cu curățitor; *C* – de ocheți

Servește la bătut ocheții. **2.** Căderea navei cu prova în fundul unui val, pe tangaj. ◇ „A da ciocane". A cădea repetat cu prova în fundul valurilor.

CIOLAC, Grigore (1900–n. Vârciorova, Tr. Severin) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri Marină promoția 1930. A urmat cursurile Școlii de Aplicație cu stagiu pe nave militare și civile. Absolvent al Școlii Superioare de Război. Licențiat în drept. Încadrat ca ofițer în grupul de Sm. și VT, a fost trimis la un curs de specializare în Germania (1940), devenind apoi instructor în Centrul de pregătire a submariniștilor de la Galați. În al doilea RM, ambarcat în echipajul de rezervă al Sm. „Delfinul". În 1943, comandant al Sm. „Marsuinul", nou intrat în serviciu, cu care a executat misiuni de crucieră de-a lungul coastei Caucazului. După 23 aug. 1944, trecut în rezervă, iar apoi rechemat, a îndeplinit diferite funcții în Comandamentul Forțelor Navale și CMM. A obținut brevetul de căpitan de cursă lungă și a trecut în Marina Civilă făcând numeroase voiaje internațio-

mnale în calitate de comandant de navă.

CIORBEA, Valentin (n. 1946 com. Intreglade, Alba) Colonel, prof. univ. dr. Absolvent al Facultăţii de Istorie-Filosofie Univ. „Al. I. Cuza" Iaşi. Profesor la Academia Navală „Mircea cel Bătrân", catedra de ştiinţe socio-umane (1976–2002). Doctor în istorie. Din 2002, profesor la Facultatea de istorie de la Universitatea „Ovidius" Constanţa. Autor şi coautor al unor valoroase lucrări de istorie a Dobrogei şi a marinei. Printre acestea se numără: **Portul Constanţa de la antichitate la mileniul III** (1996), **Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă 1895–1995,** (1995), **Istoricul navelor-şcoală „Mircea"** (2 vol. 1995 şi 1999), **Istoricul crucişătorului „Elisabeta"** (coautor, 2004), **Evoluţia Dobrogei între anii 1918–1940.** (2005).

CIOROMELE,Petre (n. 1947 Bucureşti) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Militare Superioare de Marină promoţia 1968, al Academiei Militare, secţia Marină 1976 şi al altor cursuri academice de marină. Ambarcat la nave, a îndeplinit funcţiile de la comandant de unitate de luptă la comandant de brigadă de nave (1968–1966). A fost specialist cu artileria la Brigada 24 fluvială, comandant al divizionului de vedete blindate, şef de stat-major şi comandant al Brigăzii 24 fluviale, şef de stat-major şi comandant al Flotilei de Dunăre „Mihail Kogălniceanu" (1995–2000) şi locţiitor al şefului Statului-Major al Forţelor Navale. În rezervă din 2001.

CIORPAC *v.* crâsnic.

CIOVRÂNTIE *sin.* anafor, ciovrantie.

CIPRU (Kypros) Ins. în partea de E a M. Mediterane. Terit. Rep. Cipru. Are 9,3 mii km²; relief muntos, ţărmuri joase uşor crestate. Climă subtropicală, temp. med. + 9,5° C iarna şi + 28° C vara. Cca 630 mii loc., din care 77,3% greci şi 18,2% turci. În 1963 au avut loc primele incidente între cele două comunităţi marcând începutul unei grave crize care continuă şi astăzi. În 1974 în C. au debarcat trupe turceşti instituind controlul asupra a 40% din terit. insulei. Porturi: Famagusta, Kirina, Limasol. Primele două sunt folosite ca BMM pentru navele flotei militare turce. Cap. Nicosia. Ind. extractivă, agricultură, turism.

CIRCUMPOLAR, astru ~ Astru ce se observă în permanenţă deasupra orizontului.

CITADELĂ *mil.* Pe navele mari de luptă, compartiment sau grup de compartimente limitat de pereţi etanşi la gaze şi radiaţii, cu acces în ecluză.

CITI 1. A observa gradaţia indicată de un instrument de măsură, de ex., a citi lochul. **2.** A distinge pavilioanele unui semnal. **3.** A înţelege şi a interpreta simbolurile şi prescurtările hărţii marine.

CITTAGONG Oraş şi principalul port al statului Bangladesh (până în 1971, Pakistanul de Est) cu ieşire la G. Bengal. 370 mii loc. Important centru economic al prov. cu acelaşi nume. Capacitatea de trafic anuală a portului este de 3 mil. t. Permite acostarea navelor oceanice. Ateliere de reparaţii nave. Export: iută (cel mai mare exportator), bumbac, ceai, fructe exotice ş.a.

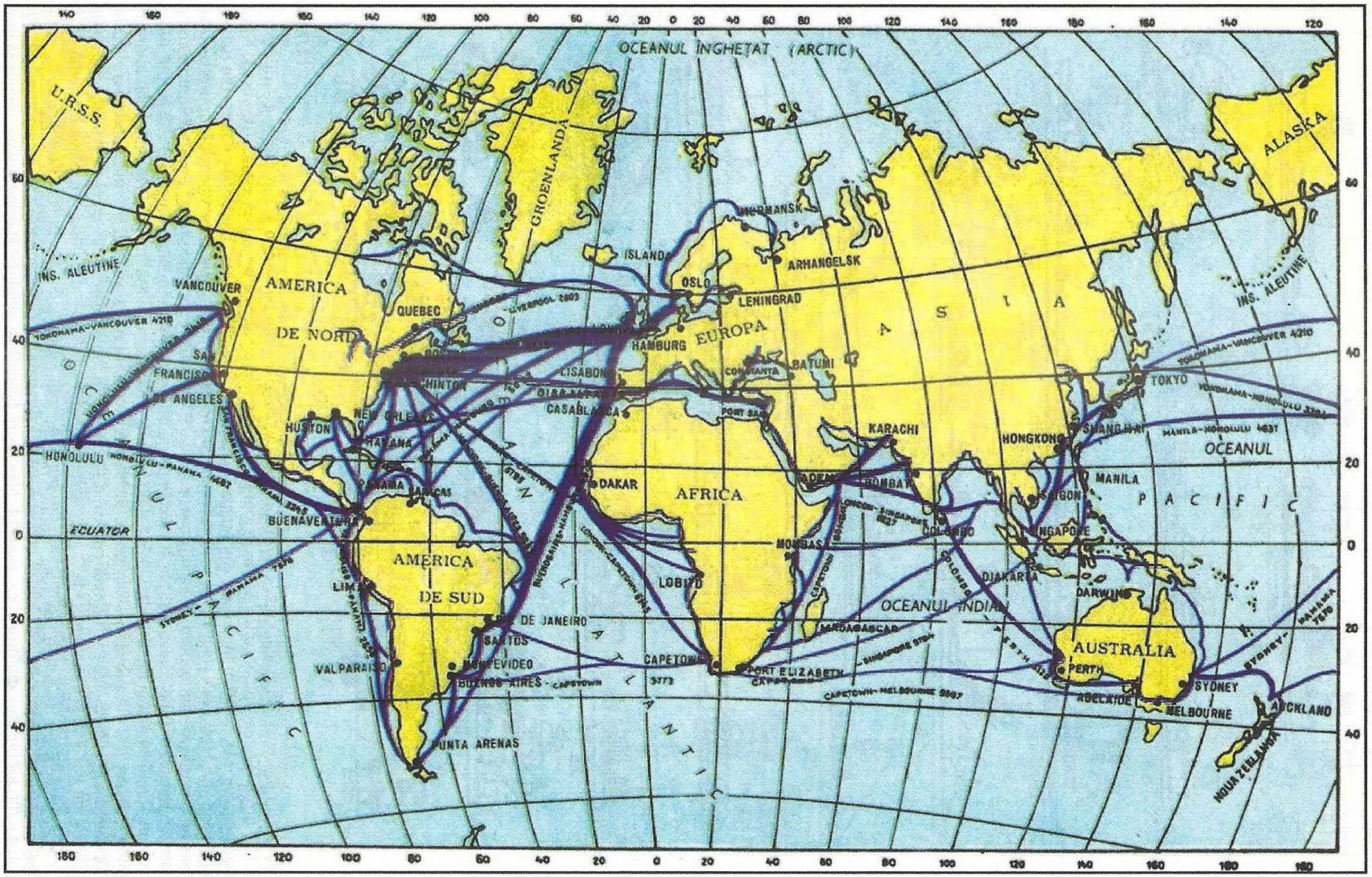
CIUCHI, Constantin (1863–? n. com. Obârşia, jud. Bacău) Comandor. Absolvent al Şcolii de Subofiţeri (1886). În 1888 se află, cu gradul de Slt., în statul-major al canonierei „Griviţa". Avansează în grade militare şi deţine funcţii la: Arsenalul Flotilei, Inspectoratul Porturilor şi Navigaţiei, Depozitele fluviale, Diviziunea echipajelor, în statul-major al bricului „Mircea" (1891). Efectuează un stagiu de ambarcare în Escadra franceză din Mediterana pe crucişătorul „Colbert" şi pe cuirasatul „L'Amiral Duperre", apoi urmează cursurile Şcolii de Artilerie Navală din Toulon şi se specializează în acest domeniu la bordul navelor de război franceze (1892 – 1896). Revine în ţară, unde i se încredinţează funcţii de răspundere precum: comanda torpilorului „Sborul" (1896), comanda navei „România" (1897), ofiţer secund al bricului „Mircea" (1900), căpitan de port la Constanţa (1901; 1907) şi profesor în specialitatea artilerie la Şcoala de Aplicaţie a ofiţerilor de marină (din anul 1902), comandant al bricului „Mircea" (1904). La 1 aprilie 1905, este detaşat la SMR, pe nava „Principesa Maria", unde funcţionează până în anul 1907, când revine în Marina Militară. În anii primului război mondial, este director al Arsenalului Marinei, ultima funcţie în marină până la trecerea sa în rezervă (1918). C.C. este autorul primei sinteze de istorie navală românească intitulată: **Istoria marinei române în curs de 18 secole de la împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a regelui Carol I** (Tipografia „Ovidiu", Constanţa, 1906, 400 pag.), care îl aşază printre primii istoriografi ai marinei române.

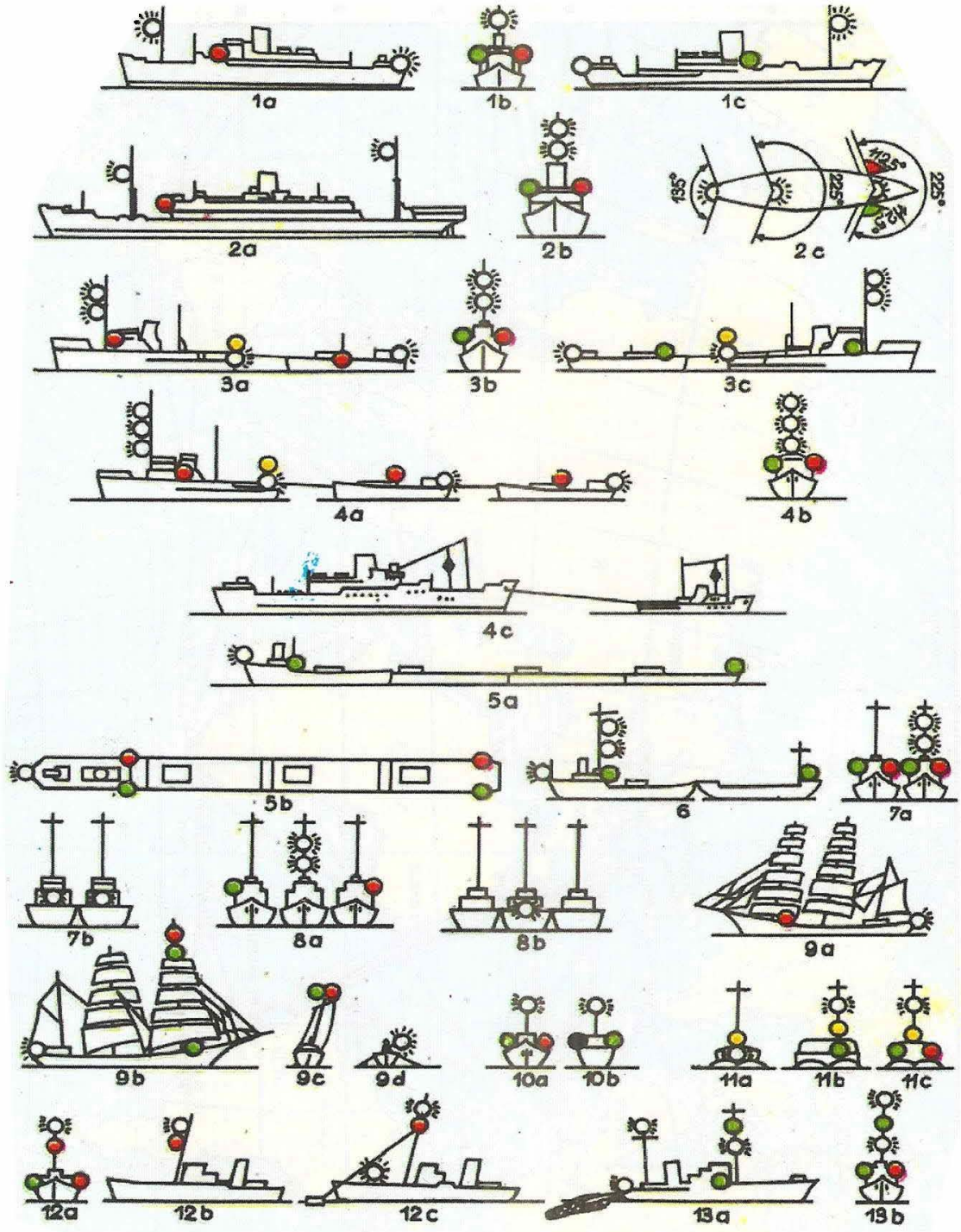
CIUKOTSK, Marea ~ 1. Mare de bordură a Oc. Inghеţat de Nord situată între ţărmul Pen. Ciukotsk (Rusia), Pen. Alaska (SUA) şi Ins. Vranghel. Comunică prin Str. Bering cu M. Bering din Oc. Pacific. Supr.: 595 mii km². Adâncimi: med. 71 m; max.: 1256 m, fiind întinsă în cea mai mare parte pe şelful continental. Maree semidiurnă până la 3 m. Temp. apei la supr. iarna –1,8° C, vara 4–12° C; salinitatea între 27 şi 32‰. Vara, zonele sudice ale M.C. sunt 2–3 luni libere de gheţuri. Prin M.C. trece Linia Maritimă de Nord. Porturi: Uelen (Rusia), Barrow (SUA). **2.** Pen. în extremitatea de NE a Asiei (reg. Magadan, Rusia), limitată de M. cu acelaşi nume la N şi M. Bering la S. Este traversată de Cercul Polar de N. Str. Bering o desparte de America de Nord. Relief muntos cu alt. max. 1158 m (vârful Ishodnaia). Ţărmurile sunt crestate de numeroase golfuri şi băi. Climat polar; vegetaţie de tundră; bogată în zăcăminte de plumb, volfram, aur ş.a. Pescuit. Or pr. Anadâr.

CIULNIŢĂ *fl.* Şir de anafoare succesive; *sin.* bulbucă.

CIUPERCĂ 1. Apărătoare care protejează un orificiu de ventilaţie din punte. **2.** *v.* ancoră-ciupercă.

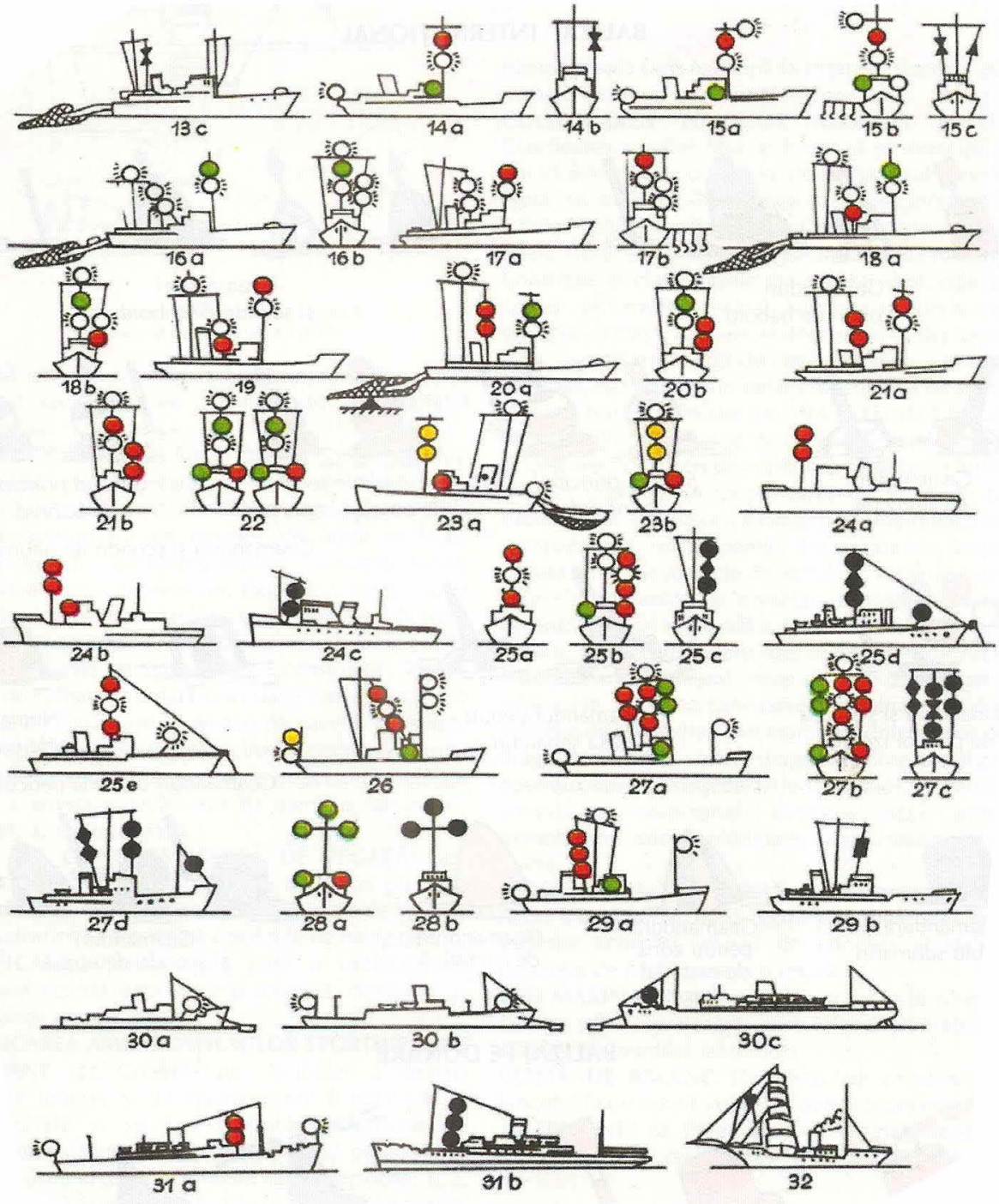
HARTA PRINCIPALELOR CĂI MARITIME





LUMINI ŞI

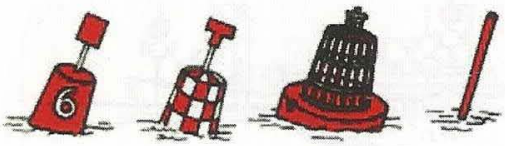
1. Navă cu propulsie mecanică, cu L < 50 m, în mers, văzută: **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – din tribord; **2.** Navă cu propulsie mecanică, cu L > 50 m, în mers, văzută; **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – de sus. **3.** Navă care remorchează, cu D < 200 m între pupa remorcherului şi pupa ultimei nave remorcate, văzută: **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – din tribord. **4.** Navă care remorchează, cu D > 200 m între pupa remorcherului şi pupa ultimei nave remorcate, văzută; **a** – din babord; **b** – din prova; **c** – ziua. **5.** Navă care împinge şi navă împinsă (unitate compusă), văzute: **a** –din tribord; **b** – de sus. **6.** Navă care împinge (fără a forma o unitate compusă), văzută din tribord. **7.** Navă care remorchează la ureche, văzută: **a** – din prova; **b** – din pupa. **8.** Mai multe nave remorcate la ureche sau împinse, văzute: **a** – din prova; **b** – din pupa. **9.** Navă cu vele, în mers, văzută: **a** – din babord; **b** – cu lumină facultativă din tribord; **c** – cu L < 12 m din prova; **d** – cu L < 7 m sau ambarcaţiune cu rame. **10.** Navă cu propulsie mecanică, cu L < 7 m şi viteza max. de 7 Nd., văzută: **a** – din prova; **b** – din pupa. **11.** Navă cu pernă de aer, în mers (lumină galbenă cu sclipiri), văzută: **a** – din pupa; **b** – din tribord ; **c** – din prova: **12.** Pilotină: **a** – cu viteză prin apă, văzută din prova; **b** – fără viteză prin apă, văzută din babord; **c** – la ancoră. **13.** Trauler traulând prin apă, văzut; **a** – din tribord; **b** – din prova; **c** – ziua. **14.** Navă care pescuieşte altfel decât prin traulare, cu viteză prin apă, văzută: **a** – prin apă, văzută: **a** – din tribord; **b** – ziua. **15.** Navă care pescuieşte altfel decât prin traulare, cu unelte



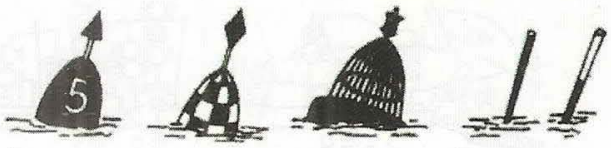
SEMNE DE ZI

de pescuit ce se întind pe o distanţă orizontală de peste 150 m, văzută: **a** – din tribord; **b** – din prova; c – ziua. **16.** Trauler lansând plasele, văzut: **a** – din tribord; **b** – din prova. **17.** Navă care pescuieşte altfel decât prin traulare, când lansează uneltele, văzută: **a** –din tribord; **b** – din prova. **18.** Trauler trăgând traulul, văzut: **a** – din tribord; **b** – din prova. **19.** Navă care pescuieşte altfel decât prin traulare, trăgând uneltele, văzută din tribord. **20.** Trauler cu traulul prins într-un obstacol, văzut: **a** – din tribord; **b** – din prova. **21.** Navă care pescuieşte altfel decât prin traulare, cu uneltele prinse într-un obsracol, văzută: **a** – din tribord; **b** – din prova. **22.** Traulere traulând pe perechi, văzute din prova. **23.** Navă pescuind cu plasă-pungă (seiner), văzută: **a** – din babord; **b** – din prova. **24.** Navă nestăpână pe manevră, văzută: **a** – din babord, fără viteză prin apă; **b** – din babord, cu viteză prin apă; **c** – ziua. **25.** Navă cu capacitate de manevră redusă, văzută: **a** – din prova, fără viteză prin apă; **b** – din prova cu viteză prin apă; **c** –ziua; **d** –ziua, la ancoră; **e** – din tribord, la ancoră (noaptea). **26.** Navă care remorchează, în imposibilitate de a abate din drum, văzută din tribord. **27.** Navă în curs de a draga sau de a efectua lucrări sub apă, având viteză prin apă, văzută: **a** – din tribord (se poate trece prin tribord); **b** – din prova (se poate trece prin tribord); **c** – ziua (se poate trece prin tribord); **d** – ziua, la ancoră (se poate trece prin babord). **28.** Dragor de mine, văzut: **a** – din prova; **b** – ziua. **29.** Navă cu propulsie mecanică, stânjenită de pescajul său, văzută: **a** – din tribord (noaptea); **b** – ziua. **30.** Navă ancorată: **a** – L < 50 m; **b** – L > 50 m; **c** – ziua. **31.** Navă pusă pe uscat; **a** – noaptea; **b** – ziua. **32.** navă cu vele, navigând şi cu maşina – ziua.

BALIZAJ INTERNAȚIONAL

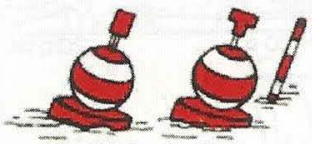


Geamanduri
și școndri de babord

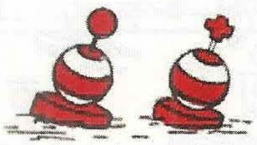


Geamanduri
și școndri de tribord

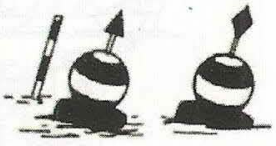
Geamanduri
de aterizare



Șenalul principal
la tribord

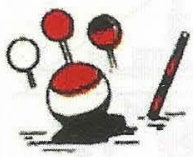


Ambele șenale
de aceeași importanță



Șenalul principal
la babord

Geamanduri și școndri de bifurcare



Geamandură și școndru
de pericol izolat

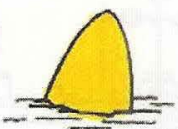
Geamandur pentru
axa șenalului

Numai în
apele engleze

Geamanduri de zonă periculoasă

Geamandură
de cablu submarin

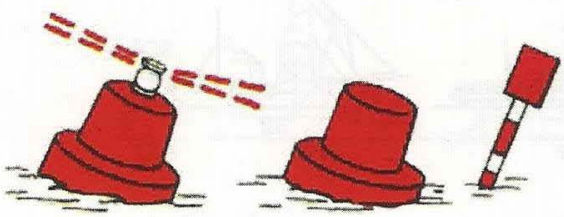
Geamandură
pentru zonă
de material
dragat



Geamandură
de carantină

Geamanduri
și școndri de epavă

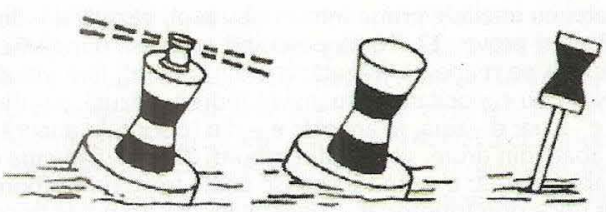
BALIZAJ PE DUNĂRE



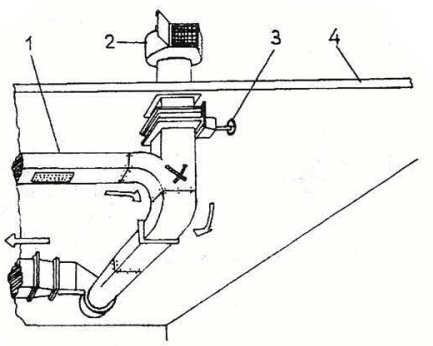
Geamanduri și școndru
de dreapta

Geamanduri și școndru
de stânga

Geamanduri și școndru
de bifurcare



Geamanduri și școndru
pentru axa șenalului



Ciupercă:
1 – tubulatură de ventilaţie; *2* – ciupercă;
3 – valvulă de închidere; *4* – punte.

CIVADĂ *ist.* Velă pătrată sub bompres, folosită până la începutul sec. XIX; *sin.* civadieră; *v. fig.* arboretul bompresului.

CLANDER *fl.* Balustradă foarte joasă la bordul şlepului.

CLASĂ 1. *mil.* Categorie de nave în funcţie de destinaţie, deplasament, armament principal etc. Cele mai importante C. ale navelor de luptă sunt: C. portavioanelor, portelicopterelor, crucişătoarelor, distrugătoarelor, submarinelor, fregatelor, vânătoarelor de submarine, dragoarelor, vedetelor ş.a. Navele aceleiaşi C. se împart în tipuri ce diferă între ele în funcţie de unele particularităţi de construcţie. **2.** *MC* Marcă de calitate acordată unei nave civile de către o societate de clasificare. C. se acordă navelor construite după regulile societăţii respective; aceste nave sunt inspectate la anumite intervale de inspectorii societăţii pentru a constata dacă nava îşi menţine sau nu C. acordată. **3.** *v.* tip de navă.

CLASĂ DE CONCURS (CLASĂ DE REGATĂ) *spt.* Termen folosit în iahting pentru a diferenţia pe clase anumite categorii de ambarcaţiuni în funcţie de valorile constructive ce le determină condiţiile de navigaţie.

CLASIFICARE Operaţia prin care o societate de clasificare acordă unei nave o anumită clasă (2); *v.* societate de clasificare.

CLASIFICAREA AMBARCAŢIUNILOR SPORTIVE ŞI DE AGREMENT *spt.* Criteriile de clasificare a ambarcaţiunilor sportive şi de agrement pot fi naţionale şi internaţionale şi se pot schimba în funcţie de perfecţionarea acestora. După sistemul de propulsie se disting: **1. Ambarcaţiuni cu rame: caiac** (persoane: 1, 2, 4.); **canoe** (persoane; 1, 2, 4, 10+1); **schif** (persoane: 1, 2 cu rame; 2 cu vâsle, 2+1 cu rame, 4 cu rame, 4+1 cu rame, 4+1 cu vâsle, 8+1 cu vâsle). **2. Ambarcaţiuni cu vele:** cadet, cuter, dragon, europă, F.D. (Olandezul zburător), finn, folkboat, iolă olimpică, junior („O.K." Dinghi), laser, optimist, star, snipe, tempest, Windsurf planşă cu velă), 420, 470, 505 ş.a. **3. Ambarcaţiuni cu motor:** cuter, hidrobuz maritim costier, hidrobuz pentru lacuri, hidroglisor, hidroglisor cu elice aeriană, şalupă agrement, şalupă pasageri, iaht costier, iaht de crucieră de fiorduri, iaht de curse cu chilă, iaht de curse cu chilă cls. R 6 m; iaht de curse pentru ape interioare, iaht de curse şi crucieră, iaht de curse vechi „Lineira", iaht de mare ş.a. **4. Ambarcaţiuni cu rame şi motor. 5. Ambarcaţiuni cu vele şi motor. 6. Ambarcaţiuni nepropulsate.** Ambarcaţiunile cu vele de clasă internaţională care participă la regatele olimpice poartă numele de olimpice.

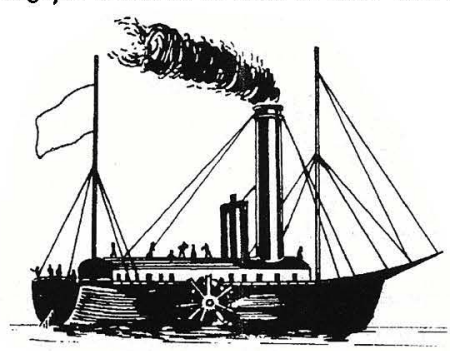
CLASIFICAREA NAVELOR MARINEI MILITARE Clasificarea navelor MM se bazează pe principii care pot să difere de la o flotă la alta. În general, navele de luptă se clasifică în funcţie de caracteristicile lor tehnico-tactice şi se împart în clase, subclase şi tipuri. În unele flote se foloseşte împărţirea în patru ranguri. Constituie o clasă navele cu aceeaşi destinaţie şi cu acelaşi armament principal. Subclasa cuprinde navele din aceeaşi clasă, dar care se deosebesc ca deplasament şi ca specializare. Tipul de navă face parte din aceeaşi subclasă, dar diferă prin detalii de construcţie şi dotare tehnică. Navele auxiliare ale MM se clasifică în funcţie de destinaţie. O variantă de clasificare folosită în flota SUA şi alte flote prevede împărţirea navelor de luptă ale MM în următoarele grupe: **nave de luptă de bază:** submarinele strategice, submarinele multifuncţionale, portavioanele, crucişătoarele, distrugătoarele, fregatele; **vedete de luptă:** vedetele de patrulare, vedetele fluviale, vedetele grupurilor de cercetare-diversiune, **nave de desant:** nave de comandă a forţelor amfibii, docuri de desant, nave purtătoare de elicoptere de desant, transportoare de desant, nave de sprijin al debarcării, mijloacele de debarcare; **nave de minare şi dragaj:** puitoare de mine, dragoare maritime (dragoare de bază, dragoare de radă, vedete dragoare), dragoare fluviale; **nave auxiliare:** nave-şcoală, de stat-major, de cercetare, nave-bază, nave-spital, cabliere, nave portuare (remorchere, docuri plutitoare, barje, macarale plutitoare).

CLASIFICAREA YACHTULUI *spt.* Operaţia de măsurători a unui yacht, după reguli şi formule specifice, în vederea acordării clasei de concurs şi stabilirea normelor de participare la o regată.

CLEI MARIN Pastă brevetată cu compoziţii diverse de culoare albă sau neagră, care înlocuieşte catranul la călăfătuirea punţilor iahturilor.

CLEMĂ DE PALANC Dispozitiv de prindere a palancului la un pontil sau la un obiect asemănător.

„CLERMONT" *ist.* Prima navă cu vapori şi zbaturi din istoria navigaţiei realizată în 1807 la New York de ing.



„Clermont"

american Robert Fulton, după o serie de experienţe începute în 1803. Caracteristici: dim. 41×5×2 m, maşină cu aburi tip Boulton şi Watt construită în Anglia care punea în mişcare 2 zbaturi montate în borduri.

Primul voiaj al navei a avut loc la 7 aug. 1807 pe Fl. Hudson, pe o distanţă de 240 km la o vit. constantă de 5 Nd. „C" a inaugurat epoca navigaţiei cu aburi făcând curse regulate de pasageri între New York şi Albany.

CLEVELAND Oraş-port în SUA (Ohio) pe ţărmul S al L. Erie. Cca 2.5 mil. loc. Portul este protejat de diguri. Lung. frontului de cheuri 3.5 km cu ad. de 6.5–9 m. Legat de Fl. Ohio printr-un canal navigabil, poate fi folosit şi de nave oceanice. Important centru ind.: siderurgie, construcţii de automobile (uz. „Ford", „General Motors"), mat. rulant, constr. aeronautice, prelucrarea petrolului (trustul „Standard Oil"). Nod de comunicaţii, legat de regiunile industriale din M-ţii Apalaşi şi valea Fl. Ohio. Traficul anual de mărfuri 41,5 mil. t.: minereu de fier, cereale, metale neferoase, maşini, prod. siderurgice etc. Aeroport.

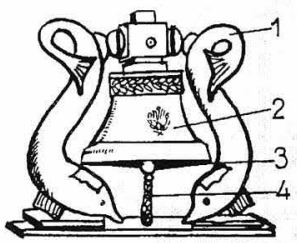
CLIMĂ MARINĂ Climă ce se formează sub influenţa dominantă asupra atmosferei a întinderilor mari marine (oceanice). Se caracterizează prin scăderea amplitudinii anuale şi zilnice a temperaturii aerului, creşterea şi stabilitatea (pentru o anumită latitudine) a precipitaţiilor. De regulă, se delimitează de clima continentală, dar limita dintre aceste două tipuri de climă este convenţională, depinzând de gradul de influenţă a fiecăreia dintre ele.

CLIN Suprapunere parţială a două file (scânduri) din bordajul unei ambarcaţiuni.

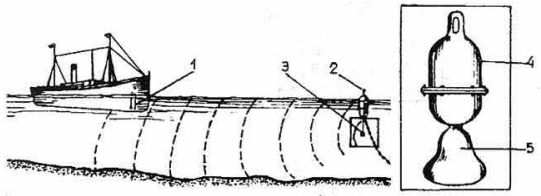
CLIPER *ist.* (*engl.* clipper) **1.** Velier de cursă lungă şi rapidă, cu trei-cinci arbori şi corpul alungit folosit în sec. XIX pe drumuri foarte lungi pentru a transporta încărcături preţioase (ceai, lână etc.) „C. ceaiului" C. care transporta ceai din China în Europa; „C. nitraţilor" C. care transporta salpetru din Chile: „C. lânei" C. care transporta lână din Australia în Europa ş.a. Depl. cca 2000 t; vit. peste 18 Nd. *v.* Cutty Sark. **2.** Navă de luptă cu vele cu trei arbori sau cu vele şi maşini (cu elice) folosită în sec. XIX în Anglia şi alte ţări ca navă de cercetare, supraveghere, legătură etc. Depl. 1500 t; vit. cca 15 Nd; 24 tunuri; echipaj: 200 marinari. *v.* „Cutty Sark".

CLISURĂ Termen de origine sârbă pentru defileul Dunării din zona Porţilor de Fier; *v.* defileu.

CLOPOT 1. Sursă sonoră. **C. de bord** C. instalat la prova, cu care se transmit semnale de ceaţă, de alarmă, de incendiu, se bat cartu-rile şi cheile. ◇ „A bate C." A face semnale de ceaţă cu C. navei (*a nu se confunda cu „a bate carturile /cheile"*). **C. de ceaţă** C. instalat la uscat, cu ajutorul căruia se fac semnale de ceaţă pentru a avertiza pe navigatori că se află în apropierea uscatului. **C. de geamandură** C. montat pe geamandură şi bătut de oscilaţiile acesteia datorită valurilor. **C. submarin** Aparat montat, de obicei, pe o navă-far, care emite semnale sonore sub apă pentru avertizarea navigatorilor. **2.** *v.* cabestan.



Clopot de bord:
1 – suport; *2* – clopot; *3* – limba clopotului; *4* – capăt de parâmă



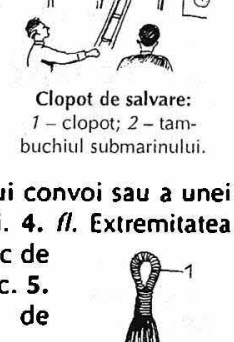
Clopot submarin:
1 – receptor; *2* – geamandură; *3* – clopot submarin; *4* – instalaţie electrică; *5* – clopot.

CLOPOT DE SALVARE Aparat pentru salvarea echipajelor submarinelor; se coboară cu ajutorul unei parâme sau al unui lanţ peste un tambuchi al submarinului astfel încât echipajul acestuia să poată ieşi şi să se poată salva.

CLOPOT SCUFUNDĂTOR Aparat în formă de clopot, în interiorul căruia se comprimă aerul pentru a nu permite intrarea apei; serveşte la executarea de lucrări pe fundul mării, la ranfluări de nave etc.

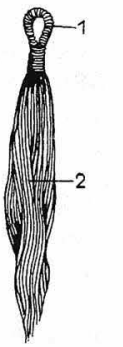
CLUB Şcondru pe care se înverghează uneori marginea de întinsură a unui velastrai sau unui foc. Este folosit mai ales pe velierele moderne.

COADĂ 1. Mătură formată din sfilaţe de parâmă, având un ochi la unul din capete; este utilizată pentru curăţirea punţii metalice; *sin.* radaţie, coadă de pisică. **2.** Partea opusă capului unei macarale. **3.** *mil.* Extremitatea unui convoi sau a unei formaţii, opusă sensului marşului. **4.** *fl.* Extremitatea din aval a unui ostrov, a unui banc de nisip, a unui sat, a unei păduri etc. **5.** *sin.* întinzătoare (de capete de berbec).



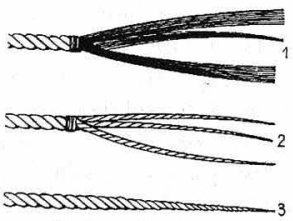
Clopot de salvare:
1 – clopot; *2* – tambuchiul submarinului.

COADĂ DE MAIMUŢĂ Opritor permanent sau semipermanent, folosit uneori la manevrele curente ale velierelor pentru a le împiedica să se desrăsucească la merele-călăuz. Se instalează la aproximativ 1 m de capăt pentru a se opri la merele-călăuz aşezate pe sarturi la circa 2–2,5 m de punte. Se obţine printr-un ochi asigurat cu o legătură de gât.



Coadă:
1 – ochi înfăşurat; *2* – sfilaţe.

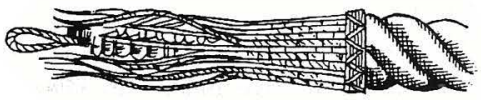
Coadă de maimuţă:
1 – legătură de gât; *2* – coadă de maimuţă.



Confecţionarea unei cozi de şoarece simple

COADĂ DE PISICĂ *sin.* coadă (1).

COADĂ DE ȘOARECE Împletitură la capătul unei parâme, care nu îi permite să se destrame și înlesnește



Coadă de șoarece cu ochi

trecerea printr-un rai. C.d.Ș. se poate termina cu un ochi pentru a putea trage o parâmă groasă cu una mai subțire legată la acest ochi. Descrisă prima dată în 1644, era utilizată și în scopul de a-i împiedica pe marinari să taie capetele parâmelor pentru uz personal.

COAFĂ Husă din pânză de culoare albă, care pe timpul ținutei de vară îmbracă bereta sau șapca marinarului.

COAFĂ BALISTICĂ Înveliș metalic aerodinamic montat în vârful (capul) unui proiectil pentru a-i accelera deplasarea pe traiectorie.

COAMPLITUDINE, curbă de ~ Curbă concentrică cu un punct amfidromic, (punctul maxim al mareelor) care unește toate punctele cu aceeași amplitudine a mareei. Amplitudinea scade către centru (punctul amfidromic), unde este nulă.

COANDĂ, Ioan (1860–1940, n. Craiova) Contraamiral, 1910. Absolvent al Școlii de Ofițeri Marină promoția 1882. Urmează stagiul de pregătire la Școala de torpile din Toulon și în escadra franceză din M. Mediterană. Întors în țară (1888), este numit șef al Direcției Flotilei din Adm. centrală a Ministerului de Război și în același an va deveni primul comandant al primului grup de torpiloare al României: „Sborul", „Smeul", „Năluca". Este ambarcat apoi secund pe bricul „Mircea I", pe Cr. „Elisabeta" ș.a. A participat cu bricul „Mircea" la serbările columbiene de la Genova și Lisabona, apoi la inaugurarea canalului Kiel (1895) în calitate de comandant al navei. În 1890 a preluat Direcția SMR pe care a deținut-o până în 1909. Sub conducerea sa au fost achiziționate 5 nave de pasageri (lebedele albe ale Mării Negre) și 5 cargouri, care au alcătuit flota de bază a SMR. În 1933 a devenit vicepreședinte al Ligii Navale Române.

COARBĂ 1 Grindă semicirculară, instalată la pupa remorcherelor, care apără personalul de pe puntea pupa împotriva parâmei de remorcă; *sin. (rar)* curbă/traversă de remorcă. **2.** *înv.* coastă.

COASTĂ 1. Element al osaturii transversale a navei, care la partea inferioară se continuă cu varanga, iar la partea superioară este fixată de traversă. Planul C. este perpendicular pe chilă pe aproape întreaga lungime a navei, cu excepția bolții (pupa), unde acestea sunt radiale și poartă denumirea de **C. aviate** sau **deviate.** Unele C. sunt mai rezistente și se numesc **C. întărite;** cele legate la partea superioară cu o traversă întărită formează **C.-cadru.** C. se numerotează de la prova spre pupa, numerele fiind marcate pe punte pentru a putea localiza găurile de apă. **2.** Uscatul cu înălțimi vizibile de pe mare, care pot fi folosite de navigatori ca repere. Linia de separație a apei și a uscatului poartă denumirea de linia coastei *(a nu se confunda cu litoralul, care este o noțiune geografică).* ◇ „C. sănătoasă" C. lipsită de stânci și care nu prezintă pericol pentru navigație. „C. abordabilă" C. accesibilă ambarcațiunilor sau navelor de debarcare.

COASTĂ DE SUB VÂNT Coastă în direcția căreia bate vântul, în raport cu o navă.

COASTĂ FALSĂ Parâmă de sârmă trecută peste o gaură de apă pentru a servi la întărirea unui paiet de gaură de apă sau a unei caplamale.

COASTĂ PERICULOASĂ Sector de litoral în dreptul căruia sunt adâncimi mici, întinsuri, stânci, curenți puternici, anomalii magnetice etc., care constituie un pericol pentru nave. Sectoarele cu coaste periculoase sunt descrise în cărțile-pilot.

COASTĂ SIGURĂ Porțiune de litoral fără pericole, în apropierea căreia se poate naviga, staționa la ancoră sau debarca în siguranță.

COBORÎ 1. A fila fungile pentru a coborî velele. Se practică numai în cazul bărcilor, la navele mai mari folosindu-se termenul a strânge. **2.** A naviga în același sens cu curentul fluviului.

COBORÎ ARBOREȚII A lăsa să alunece arboreții, ținuți de o fungă, de-a lungul arborelui gabier.

COBORÎ PAVILIONUL *v* pavilion.

„COBRA" *ist.* Vapor de pasageri cu zbaturi închiriat de SMR în oct. 1895 de la compania germană „Ballins Dampfschiffsreederei" din Hamburg pentru a satisface cerințele de transport maritim de pasageri, ce trebuia corelat cu trenurile ce veneau din Occident la Constanța după darea în folosință a podului de peste Dunăre „Regele Carol I". Contractul inițial de 6 luni (150 mii lei aur) a fost prelungit cu încă un an. După ce a fost scoasă din serviciu și înapoiată armatorului, a fost înlocuită în 1897 de nava „Ignazio Florio" („Principesa Maria").

COCĂ *sin.* corpul navei.

COCIOC *v* plaur.

COCOS Arh. în E Oc. Indian la peste 1100 km SV de țărmurile Indoneziei (Sumatra) format din doi atoli. Supr. 12,9 km²; cca 700 loc., dependent de Australia. Prod. nuci de cocos și copra. Se mai numește Keeling. *ist.* La 9 nov. 1914, faimosul crucișător corsar german „Emden" a fost angajat în luptă și scufundat în dreptul atolului North Keeling de Cr. Britanic „Sydney".

COCPIT 1. Spațiu la pupa unui iaht unde se află intrarea la cabină (când aceasta există) și locul timonierului. **2.** *ist.* Pe vechile nave cu vele, locuință pentru ofițerii inferiori; în timpul luptei era folosit ca post de ajutor pentru răniți.

COD DE PAVILIOANE Ansamblul pavilioanelor, flamurilor și ghidoanelor, formând un set de semnalizare cu un anumit sistem.

COD INTERNAȚIONAL DE SEMNALE Cod pentru semnalizarea între navele de orice naționalitate sau între nave și stațiuni de semnale de la uscat. Codul cuprinde 26 de pavilioane literale (A–Z), zece flamuri numerice, trei triunghiuri repetitoare și caracteristica / flamura codului cu semnificația „zărit". Pavilioanele se ridică la vergă, fiind folosite izolat sau în serii de câte două–patru, fiecare pavilion sau serie având o anumită

semnificație.

COD INTERNAȚIONAL PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR SOLIDE ÎN VRAC Cod întocmit de IMCO pentru reglementarea stivuirii și transportului în siguranță al mărfurilor în vrac, inclusiv al minereurilor. Cerealele nu fac obiectul acestui cod.

COD MARITIM *DM* Act legislativ unitar care cuprinde toate normele de drept ce guvernează navigația maritimă și interioară: navele, echipajele, transportul mărfurilor și pasagerilor, protejarea flotei naționale și a comerțului internațional, împiedicarea concurenței străine în apele naționale etc. În România, reglementările principale de drept maritim sunt cuprinse în Codul comercial și legi specifice.

COD NAȚIONAL DE SEMNALE Set de pavilioane pentru semnalizare, folosite numai în marina militară. Codul național al României este format din 60 de pavilioane, dintre care 33 sunt alfabetice, zece numerice, iar restul de 17 pavilioane au alte caracteristici.

CODURI METEOROLOGICE *meteo.* Combinații de litere și cifre cu ajutorul cărora se transmit mesajele meteorologice într-o formă prescurtată. C.M. au fost stabilite prin convenții internaționale și au fost adoptate de statele membre ale Organizației Meteorologice Mondiale.

COEFICIENT APROXIMATIV/EXACT *v.* deviația compasului magnetic.

COEFICIENT DE DENSITATE OPTICĂ PE UNITATE DE DISTANȚĂ *v.* Allard, formula lui.

COEFICIENT DE ÎNCĂRCARE *MC* Raportul dintre cantitatea de marfă încărcată la bord la plecarea navei din port și capacitatea sa netă de încărcare, ambele exprimate în tone.

COEFICIENT DE TRANSMISIE ATMOSFERICĂ PE UNITATE DE DISTANȚĂ *v.* Allard, formula lui.

COEFICIENT DE TRANSPARENȚĂ PE UNITATE DE DISTANȚĂ *v.* Allard formula lui.

COEFICIENT DE FINEȚE *CN* Coeficient care caracterizează formele carenei. **C. prismatic** Raportul dintre volumul carenei și volumul unui cilindru a cărui secțiune este egală cu aceea a cuplului maestru și a cărui lungime nu diferă de cea a navei. **C. prismatic vertical** Raportul dintre volumul carenei și volumul unui cilindru tangent la linia de apă, a cărui înălțime este egală cu distanța de la linia de apă la linia de bază. **C. ariei plutirii** Raportul dintre aria plutirii și aria dreptunghiului circumscris plutirii. **C. secțiunii maestre** Raportul dintre aria secțiunii imerse și aria dreptunghiului circumscris secțiunii imerse.

COEFICIENT DEADWEIGHT *MC* Raportul dintre capacitatea de încărcare a navei și deplasamentul de plină încărcare, exprimate în tone. Indică performanța și rentabilitatea tipului respectiv de navă (tonajul de încărcătură realizat pe tona de deplasament). Valoarea acestui coeficient diferă în funcție de categoria de navă. În general este unic pentru navele de pasageri (0,20 – 0,27) și navele mixte (0,58 – 0,73).

COEFICIENTUL AMIRALITĂȚII Coeficient care permite să se estimeze puterea mașinii navei în CP în funcție de deplasament și de viteza în noduri, astfel: $P_i = \frac{D\,0{,}66\ v^3}{C} CP$ în care P_i este puterea la viteza dată; D – deplasamentul navei în tone; v – viteza navei în noduri. Valoarea C.A. variază după tipul navei: pentru nave de linie și crucișătoare grele 180–220; pentru crucișătoare ușoare și distrugătoare 160–190; pentru nave mari de pasageri = 270–340; pentru nave mari comerciale (cargouri mari) 200–300; pentru nave mici 150–200.

COEFICIENTUL LOCHULUI Raportul dintre distanța reală parcursă de o navă și distanța respectivă înregistrată de loch. Factorul de corecție se determină pentru fiecare loch în parte ori de câte ori există posibilitatea (*v.* loch).

COEFICIENTUL PAGEL Variația unghiului la pol, care corespunde unei creșteri de 1°. Acest coeficient se scoate din tablele de azimut și servește pentru trasarea dreptelor de înălțime.

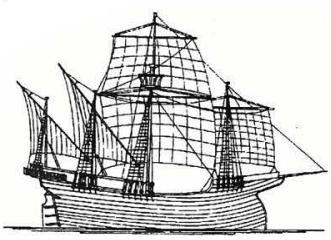
COEFICIENȚII DEVIAȚIEI Elemente ale deviației care caracterizează anumite forțe magnetice ale navei, ce influențează roza compasului magnetic. Determinarea coeficienților este necesară pentru studierea curbei de deviație a compasului magnetic și executarea compensării; (*v.* deviația compasului magnetic.

COFERDAM Compartiment de dimensiuni reduse. limitat de doi pereți etanși, care separă tancurile de celelalte compartimente.

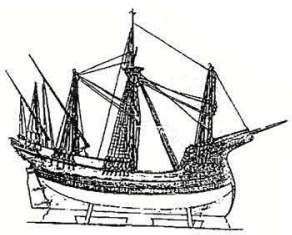
COFRAJ *v.* cimentare.

COFTERÓ *v.* daltă de călăfătuit.

COGĂ *ist.* Navă de comerț (sec. XII–XIII) frecvent întâlnită în mările din nordul Europei, constituind nucleul flotelor hanseatice. Caracteristici: depl. 180–200 t; dim.: 30–35×4–6×3 m; avea un singur catarg cu o vergă și o velă cu suprafața de 82–175 m²; V 4–6 Nd. Echipajul era format din 42 de marinari și 40–50 de luptători folosiți în luptele purtate împotriva piraților. Este unul dintre primele tipuri de navă prevăzută cu cârmă în loc deramă-cârmă.



Cogă hanseatică

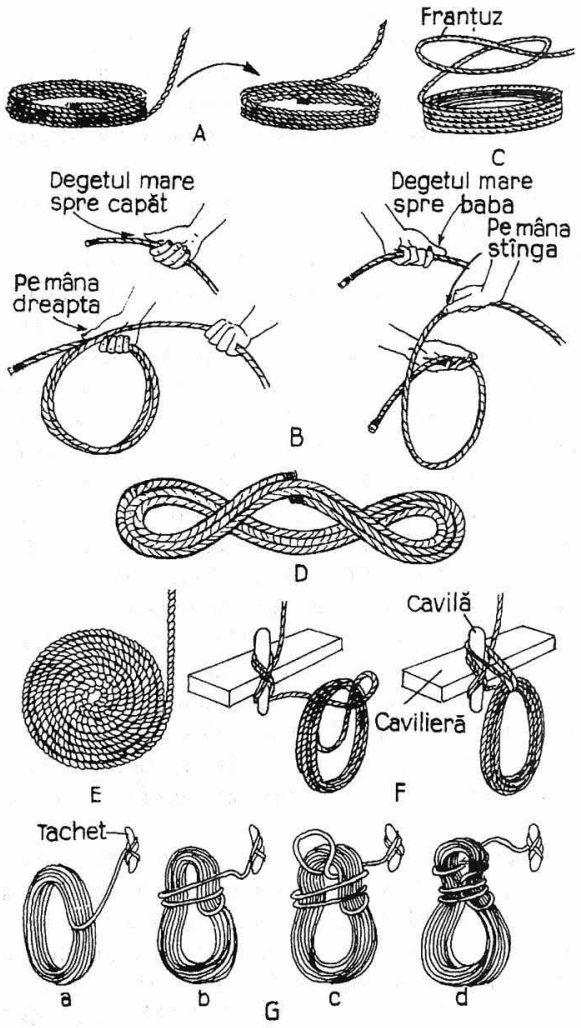


Cogă Venețiană: După o machetă de la Muzeul Istoric Naval din Veneția

COIFURĂ Element al uniformei marinarului care se poartă pe cap (beretă, căciulă, șapcă etc.).

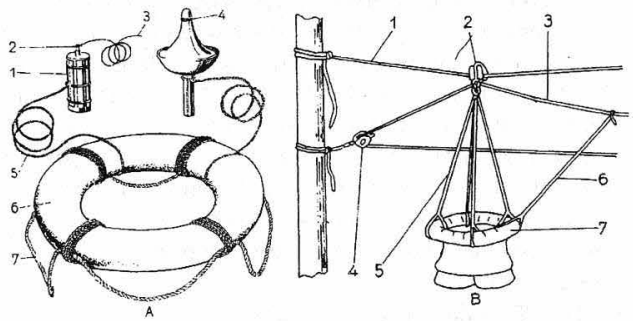
COLAC (de parâmă) Aranjament al unei parâme. având o formă mai mult sau mai puțin circulară, executat întotdeauna în sensul răsucirii acesteia (o parâmă cu răsucire la dreapta/stânga va fi făcută colac spre dreapta/stânga). **C. de fabrică** C. reprezentând modul obișnuit în care se transportă parâmele. **C. de filat** C. folosit atunci când parâma necesită o

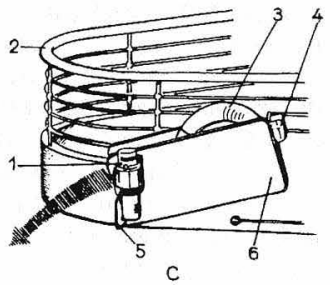
eventuală filare rapidă (se face mai întâi C. de jos în sus, apoi se răstoarnă). **C. de sârmă** C. la care se lasă din loc în loc, acolo unde sârma o cere, un „franţuz", adică o buclă răsucită în sens invers. **C. de saulă** C. înfăşurat pe mâna stângă, ţinând degetul mare pe burta saulei. **C. în opt** C. folosit în scop ornamental. **C. lat** C. înfăşurat atunci când este necesară o aranjare netă, dar nu la parâmele care ar putea cere filare rapidă. **C. unei manevre** C. ce se agaţă pe o cavilă, formând întâi o buclă. Pentru agăţarea la tachet se înconjoară de câteva ori C., după care acesta se capelează cu o buclă.



Colaci:
A – de filat; *B* – de saulă; *C* – de sârmă cu franţuz; *D* – în opt; *E* – lat; *F* – la cavilă; *G* – la tachet.

COLAC DE SALVARE Mijloc de salvare a unui om la apă constând dintr-un inel de pânză de vele lăcuită, umplut cu plută şi prevăzut pe margine cu o saulă, denumită „ţin-te bine"", iar uneori şi cu o saulă cu butelie care produce ziua fum şi noaptea o flacără portocalie. Numărul C.d.S. pentru navele comerciale este fixat prin Convenţia Internaţională pentru siguranţa vieţii umane pe mare. Există C.d.S. metalici, cu pantaloni (*v.* du-te vino) şi în formă de potcoavă. Unii C.d.S pot fi aruncaţi cu ajutorul unui dispozitiv special.





Colaci de salvare:
A – colac de salvare cu lumină: *1* – lumină cu flacără şi fum portocaliu; *2* – dispozitiv de aprindere; 3 – saulă de aprindere legată la bord; *4* – lumină plutitoare (cu baterie); *5* – saulă; *6* – colac de salvare; *7* – ţin-te bine. *B* – colac de salvare cu pantaloni: *1* – filieră; *2* – călător; *3* – trăgător; *4* – macara cu sfârc; *5* – labă de gâscă; *6* – saulă de fixare; *7* – colac cu pantaloni. *C* – colac de salvare cu dispozitiv gravitaţional: *1* – lumină electrică; *2* – aripa comenzii; *3* – colac de salvare; *4* – mecanism de degajare; *5* – saulă de declanşare pentru flacăra fumigenă; *6* – plan înclinat.

COLATITUDINE Complementul latitudinii. Se notează cu litera *l*.

COLECTOR DE APĂ DE PLOAIE Dispozitiv pentru captarea apei de ploaie, aflat la partea superioară a plutelor de salvare. Apa de ploaie se scurge printr-un tub într-un sac aşezat în şa pe bancul din interiorul plutei.

COLECTOR DE DEGAZARE *MC* Reţea de conducte folosită la tancurile petroliere pentru evacuarea gazelor inflamabile degajate de produsele încărcate în tancuri. Conducta fiecărui tanc este racordată la o magistrală care are capul de evacuare a gazelor la 10–15 m înălţime lângă mărul catargului cu o valvulă automată la extremitate pentru siguranţa contra incendiilor; *sin.*tubulatură de aerisire.

COLIDÁ A face coliziune.

COLIN ARCHER, forme ~ Forme ale corpului unei ambarcaţiuni, reprezentând o combinaţie între formele drakarelor vikinge şi cele ale pilotinelor engleze. Prima ambarcaţiune de acest gen a fost construită în 1892.

COLIVAR *v.* dragă (1).

COLIVIE Spaţiul dintre etamboul cârmei şi etamboul elicei, în care se roteşte elicea.

COLIZIUNE Ciocnirea accidentală între două nave sau între o navă şi o geamandură ori epavă. Determinarea răspunderii în caz de C. este reglementată prin convenţiile internaţionale de la Bruxelles din 1952, în principiu astfel: a. în caz de forţă majoră fiecare navă îşi suportă pierderile; b. dacă vinovată de C. este una din navele intrate în coliziune, aceasta poartă răspunderea pagubelor cauzate; c. când ambele nave sunt vinovate, răspunderea acestora se stabileşte în raport cu gravitatea culpei fiecăreia; *sin.* abordaj; *v.* drum şi compartiment.

COLLINGWOOD, Cuthbert, baron de (1748–1810) *ist.* Amiral englez cu deosebite state de serviciu. A secondat pe Am. Nelson în timpul bătăliei navale de la Trafalgar (21. oct.1805), comandând în luptă coloana dinspre larg (15 nave de linie) a dispozitivului de atac al flotei engleze. După rănirea şi decesul lui Nelson, C. a preluat comanda flotei, desăvârşind înfrângerea flotei franco-spaniole. După bătălie a reuşit să scoată cu bine navele sale şi cele inamice capturate din puternica furtună ce a urmat bătăliei.

COLLINS; table ~ *v.* Comrie, table.

COLLINSON, Richard (1811–1883) Navigator şi explorator englez, comandant al navei „Enterprise", cu care a participat la căutarea expediţiei arctice, condusă de amiralul britanic Sir J. Franklin, dispărută în 1845 în zona G.Baffin. Între anii 1850–1854 cercetează zona posibilă a dispariţiei, efectuând căutări pe gheaţă cu săniile şi iernând de 4 ori în zona polară. Deşi nu a realizat scopul expediţiei (negăsind urme ale expediţiei Franklin), căutările efectuate au completat documentaţia de navigaţie arctică existentă la timpul respectiv.

COLMATARE Fenomen de depunere pe fundul unui bazin (lac, iaz etc.) sau în albia unei ape curgătoare a diferitelor materiale (reziduri ale florei şi faunei, argilă, mâl, nisip, pietriş) aflate în suspensie sau transportate de apele curgătoare, având ca rezultat ridicarea treptată a fundului unui bazin lacustru sau a unei părţi dintr-o albie, necesitând adesea măsuri speciale de curăţire.

COLOANĂ 1. Partea inferioară a unui arbore. **2.** *mil.* Formaţie de nave din două sau mai multe linii de şir paralele, aflate la aceeaşi înălţime. În trecut s-au folosit şi coloane la care linia de şir principală era mai înaintată.

COLOMB, Philip Howard (1831–1899) Ofiţer de marină britanic. Istoric. În serviciul marinei între 1846 şi 1886. A făcut studii asupra tacticii navelor cu maşini. În 1891 a publicat un studiu de bază în 8 volume intitulat „Războiul Naval", în care a elaborat teoria „Supremaţiei pe mare" prin realizarea unei superiorităţi covârşitoare a forţelor navale proprii şi nimicirea flotei inamice în una sau două bătălii navale, condiţie de bază pentru câştigarea războiului, menţinerea imperiului colonial britanic şi supremaţia mondială. Viceamiral (1892). Teoria sa, la care a lucrat independent, coincide cu cea a amiralului american Alfred Mahan *(v.)*, care a elaborat aceeaşi teorie a supremaţiei pe mare pentru asigurarea dominaţiei mondiale a SUA. Forţelor terestre le acordă un rol secundar, concepţie neconfirmată de cele două războaie mondiale.

COLOMBO Oraş-port, cap. Rep. Sri Lanka (Ceylon), unul din cele mai importante porturi din Oc. Indian. Cca 450 mii loc. Portul cu depozite, rezervoare de petrol, docuri etc. are un bazin artificial în care pot fi adăpostite simultan 40 de nave. Prin port se derulează aproape întregul comerţ exterior al ţării. Capacitatea de trafic este de 5,7 mil. t anual. Se importă produse petroliere, utilaje, cărbuni ş.a.; se exportă ceai, cauciuc, fructe exotice. La C. fac buncheraj navele aflate în tranzit aparţinând diferitelor ţări.

COLON Oraş-port în Rep. Panama situat la intrarea pe Canalul Panama dinspre M. Caraibilor. 80 mii loc. Întemeiat în 1850 când s-a construit calea ferată peste istmul Panama. Se mai numeşte Aspinwall.

COLREG *MC* Convenţie referitoare la Regulamentul Internaţional pentru prevenirea abordajelor pe mare. Elaborată în 1972, intră în vigoare în România la 1 ian. 1976; *v.* Reguli Internaţionale pentru prevenirea abordajelor pe mare.

COLŢ *v.* velă.

COLŢ DE MAL *fl.* Proeminenţă (ieşitură) a unui mal; *sin.* cot de mal.

COLŢAR Piesă de lemn sau metalică, având două braţe în unghi drept, folosită pentru rigidizarea a două elemente structurale pe navele (ambarcaţiunile) de lemn. Ca şi guseul, primeşte denumiri diferite după locul de utilizare; *v.* barcă

COLŢAR DE ŞPRAIŢUIRE Pană de lemn folosită la arimarea butoaielor.

COLUMB, Cristofor (1451–1506) Navigator italian originar din Genova şi stabilit în 1476 în Portugalia. În 1492 intră în serviciul Spaniei. Amiral spaniol (1493). În 1492-1493 a condus o expediţie în căutarea drumului maritim de V din Europa în India. În cursul expediţiei pe caravelele „Santa Maria" (200 t), „Pinta" (113 t) şi „Niña" (98 t), a traversat Oc. Atlantic, a ajuns la Arh. Bahamas unde, la 10 oct. 1492, a debarcat pe Ins. San Salvador (data oficială a descoperirii Americii), după care a descoperit Ins. Cuba şi Haiti. În următoarele expediţii (1493–1496, 1498–1500, 1502–1504) a descoperit şi alte insule din Arh. Antilele Mari şi o parte din Ins. Antilele Mici şi a ţărmurilor Americii Centrale şi de Sud. Descoperirile lui C.C. au contribuit la confirmarea ipotezelor ştiinţei geografice asupra formei sferice a Pământului. Totodată, descoperirile sale au deschis calea colonizării de către europeni a pământurilor descoperite, cu implicaţii profunde în viaţa socială a multor popoare.

COLUMBEANU, Sergiu Istoric naval. A publicat studii, între care **Aspecte ale istoriei navigaţiei în România din cele mai vechi timpuri până la Tratatul de la Adrianopol, 1929** (1972), **Contribuţii la istoria marinei şi navigaţiei în România 1829–1866** (1975).

COMANDAMENTUL APĂRĂRII LITORALULUI MARITIM (CALM) *ist., mil.* MU a Marinei Militare înfiinţată în primăvara anului 1943 în locul Diviziei de Mare, subordonând toate unităţile terestre de litoral (artileria de coastă, infanteria de marină, unităţi de fortificaţie, observare şi siguranţa zonei maritime costiere etc.). A fost conceput ca parte a unui sistem coerent de apărare în care prima linie revenea marinei cu mijloacele din dotare, având în adâncime MU de uscat, precum şi sprijinul aviaţiei. După al doilea RM a rămas pentru un timp singura MU operativă, înglobând toate mijloacele şi misiunile unităţilor de la mare. După 1950 a revenit la misiunea de bază, supravegherea şi apărarea litoralului, cu modificări organice rezultate din dotarea cu mijloace noi de luptă (rachete sol-navă, cercetare electronică etc.). Modificările survenite în

concepţia generală de apărare au dus la scăderea rolului CALM care a fost desfiinţat în jurul anului 1980.

COMANDAMENTUL MARINEI MILITARE (CMM) Una din formele de organizare a conducerii Marinei Militare, având ca misiune operativă permanentă apărarea spaţiului maritim şi fluvial al ţării, iar ca misiune administrativă asigurarea tehnico-materială a pregătirii de luptă a forţelor din subordine, bazarea în siguranţă a navelor, pregătirea profesională a efectivelor ş.a. Se află în subordinea Ministerului. *Ist.* Primul comandament al Marinei Militare Române sub denumirea de Comandamentul Flotilei cu sediul la Ismail a fost înfiinţat la 13 mai 1860 şi a funcţionat până în 1864. De la această dată denumirile şi sediile CMM s-au succedat după cum urmează:

1864–1867 Comandamentul Flotilei la Brăila;
1867–1898 Comandamentul Flotilei la Galaţi;
1898–1901 Comandamentul Marinei Militare la Bucureşti;
1901–1921 Comandamentul Marinei Militare la Galaţi;
1921–1926 Inspectoratul Tehnic al Marinei la Bucureşti;
1926–1930 Inspectoratul General al Marinei la Bucureşti;
1930–1931 Comandamentul Marinei Militare la Bucureşti;
1931–1936 Comandamentul Marinei Regale la Bucureşti;
1936–1940 Comandamentul Marinei Regale la Bucureşti; (În cadrul Ministerului Aerului şi Marinei);
1940–1947 Comandamentul Marinei Regale la Bucureşti (În cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei);
1947–1950 Comandamentul Marinei Militare la Constanţa;
1950–1960 Comandamentul Marinei Militare la Mangalia;
1960–2002 Comandamentul Marinei Militare la Constanţa;
2002–Denumirea Comandamentului Marinei Militare a fost înlocuită cu denumirea Statul-Major al Forţelor Navale cu sediul la Bucureşti.

COMANDANT *MC* Persoană învestită cu comandă unică (conducere) şi răspundere pentru sectorul încredinţat. **C. de navă** Şef legal al comunităţii aflată la bord. Calitatea de C. derivă din funcţia efectivă pe care o are la bord posesorul unui brevet de cursă lungă sau, după caz (pentru navele costiere), brevet de cabotaj, conferită ca atare în rolul de echipaj, la alegerea armatorului. Este reprezentant al armatorului şi prezumat al proprietarilor mărfurilor. C. îşi desfăşoară activitatea conform legilor pavilionului (legea naţională a navei), regulamentului serviciului la bord, convenţiilor internaţionale şi practicii marinăreşti. **C. de doc** Persoană care răspunde de pregătirea calajului pentru nava care se andochează, de manevra docului pe timpul andocării, staţionării navei pe doc, lansării la apă şi în general de siguranţa docului. **C. de priză** Ofiţer de marină militară numit de comandantul unei nave de război pentru a duce în portul de control o navă capturată. **C. instructor** Persoană cu înaltă pregătire marinărească şi cu o bogată experienţă în exploatarea navelor comerciale însărcinată cu supravegherea flotei unei companii de navigaţie sau exploatarea unui anumit sector portuar. În atribuţiile C.I. intră instruirea ofiţerilor şi echipajelor; *sin., fl.* Căpitan instructor.

COMANDANT *mil.* Persoană din cadrul forţelor armate căreia i se încredinţează comanda (conducerea) unei subunităţi, unităţi, nave, aparat de zbor sau MU ca şef unic care răspunde personal în faţa conducerii armatei şi a statului de starea permanentă de pregătire în vederea luptei a subunităţii, unităţii sau a MU pe care o comandă şi de îndeplinirea cu succes a misiunilor încredinţate. Îndatoririle şi drepturile C. sunt prevăzute în regulamentele militare şi în regulamentul serviciului la bordul navei.

COMANDĂ 1. Suprastructură aşezată, de regulă, pe castelul central, în care se află timoneria, camera hărţilor (uneori acestea fac corp comun), staţia de radio, comanda de artilerie (la navele militare), cabina de mare a comandantului ş.a. 2. Ordin standardizat ca formă şi mod de execuţie, de ex., comenzi la cârmă, maşini, rame etc. 3. Parâmă subţire formată din două-trei şuviţe de calitate inferioară care serveşte la înfăşurări. **C. de bord** C. (3) confecţionată la bord din partea bună a parâmelor uzate, care serveşte la efectuarea de lucrări de matelotaj mai puţin importante.

COMANDĂ DE ARTILERIE *mil.* Post de conducere a tragerii, închis într-o turelă, în care se află aparatul director pentru conducerea tragerii, aparatul de urmărire a ţintei, telemetrul, aparatul pentru darea centralizată a focului etc.

COMANDO Trupe (mari unităţi, unităţi sau subunităţi) special constituite în unele state în scopul îndeplinirii pe teritoriul adversarului sau în adâncimea dispozitivului acestuia a unor misiuni de cercetare-diversiune, sabotaj etc.

COMANDOR *v.* grade militare.

COMANDORE (KOMANDORSKIE), insulele ~ Grup de insule vulcanice situat în SV M. Bering, din Oc. Pacific la 200 km E de Pen. Kamciatka. Aparţine Rusiei. Supr. totală 1,8 mii km^2. Relief muntos (alt. 751 m). Climă oceanică rece; temp. medie de la +10°C în aug. la –4°C în feb. Insule mari: Bering, Mednâi, Toporkov ş.a. Localităţi: Nikolskoe (I. Bering), Preobrajenskoe (I. Mednâi). Punct de bazare a MM ruse. Ins. Bering a primit denumirea după numele exploratorului V. Bering care a descoperit aceste insule în 1741.

COMISAR DE BORD *MC* Ofiţer însărcinat cu administrarea unei nave comerciale.

COMENZI LA CÂRMĂ Expresii tipice clare şi scurte prin care se ordonă timonierului cum să manevreze cârma pentru ca nava să întoarcă în bordul cerut sau

să menţină un anumit drum. În aceste expresii se folosesc cuvintele dreapta şi stânga în loc de tribord sau babord.

COMISIA DUNĂRII *DM* Comisie internaţională formată din reprezentanţii statelor participante la Convenţia de la Belgrad încheiată în 1948 între URSS, România, RSS Ucraineană, Bulgaria, Cehoslovacia, Ungaria şi Iugoslavia, la care a aderat în 1960 şi Austria. C.D. are sarcina de a asigura întreţinerea fluviului în stare navigabilă, de a stabili reguli unitare de navigaţie, de a face recomandări pentru unificarea taxelor navale, a obligaţiilor de protecţie a mediului, sanitare etc. C.D. a înlocuit vechile organisme internaţionale – Comisia Europeană a Dunării (CED) şi Comisia Internaţională a Dunării (CID). *v.* Regimul Dunării.

„COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII" (CED); *v.* regimul Dunării.

COMISIONAR DE AGENŢIE *MC v.* Waterclerk.

COMITE *ist.* Şeful de echipaj al unei galere.

COMODOR *mil.* **1.** În unele marine străine, comandantul navelor comerciale din convoi în timpul celui de-al doilea război mondial. **2.** *MC* Titlu onorific conferit de unele societăţi de navigaţie celui mai vechi comandant de navă. **3.** Preşedinte al unor yacht-cluburi. **4.** *înv.* Înainte de cel de al doilea război mondial, comandor în Marina Militară Română care a susţinut examenul de amiral. **5.** În unele flote străine, grad intermediar între comandor şi contraamiral.

COMORE Arh. vulcanic în Oc. Indian între Ins. Madagascar şi Africa. Teritoriul aparţine rep. Islamice Ins. Comore. Supr. totală 2,2 mii km². Principalele Insule: Grande, Anjouan, Mahore. Relief muntos (alt. max 2560 m). Unii vulcani sunt activi. Aproape de ţărm sunt recifuri de corali şi stânci submarine. Climă tropicală. Centru ad-tiv: Moroni. Pe Insula Mahore se află o BMM a forţelor navale franceze.

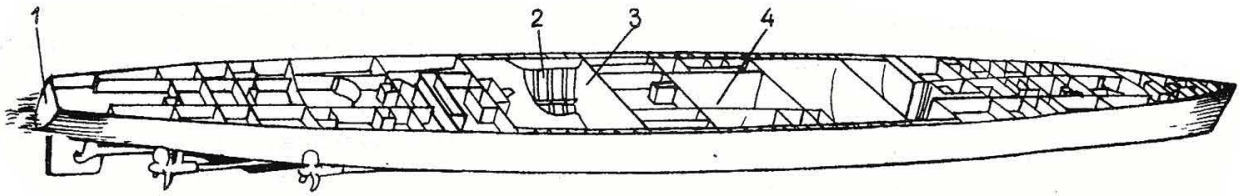
COMOROANCĂ *înv.* Tip de ambarcaţiune fluvială cu rame, utilizată în timpul Războiului de Independenţă (*nu se cunosc alte detalii*).

COMPANIE DE NAVIGAŢIE Întreprindere sau societate de transporturi care exploatează nave comerciale.

COMPARAŢIE Diferenţa dintre ora cronometrului bordului şi ora indicată de contor. ◇„A face C." A determina C. (se efectuează întotdeauna de un singur observator care ascultă bătăile cronometrului şi urmăreşte ora indicată de contor).

COMPARTIMENT **1.** Spaţiu în interiorul navei, limitat de pereţi etanşi. Mai multe C. cuprinse între doi pereţi etanşi, transversali, formează o secţiune. Unele C. poartă denumiri speciale: C. sau camera căldări (nu căldărilor), C. sau camera maşini (nu maşinilor), C. cârmei de la extrema pupa, unde se află echea sau sectorul cârmei, iar uneori şi servomotorul. **2.** Conform Regulilor Societăţilor de clasificare, spaţiu limitat de structuri etanşe (pereţi, bordaj, dublu fund, punte). **C. de coliziune** Spaţiu cuprins între etravă şi primul perete etanş din prova. La partea inferioară a acestuia se află picul prova.

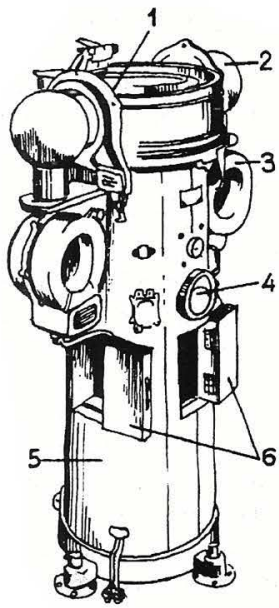
COMPARTIMENTARE **1.** Acţiunea de a împărţi nava prin pereţi etanşi. **2.** Rezultatul acestei acţiuni. **3.** Potrivit Convenţiei Internaţionale pentru ocrotirea vieţii umane pe mare, perete rezistent la foc. După gradul de rezistenţă, se disting C. tip A, B şi C.



Compartimentarea navei:
1 – tablou (oglindă); *2* – coastă; *3* – perete etanş transversal; *4* – perete etanş longitudinal.

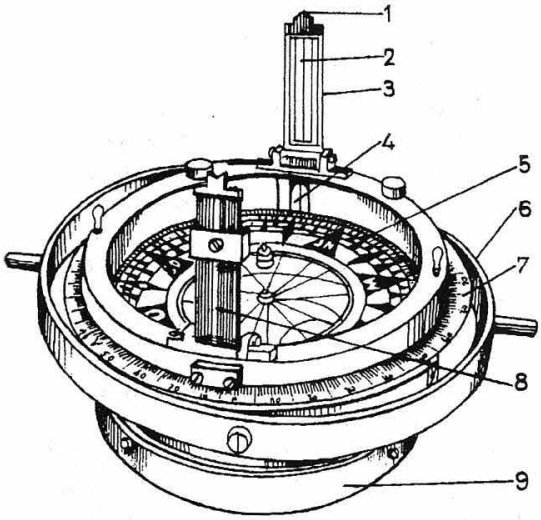
COMPARTIMENTUL MAŞINI Compartimentul navei, de regulă etanş, în care sunt instalate propulsorul principal (maşină, motor), mecanismele şi dispozitivele auxiliare şi aparatura de comandă. Numărul de C.M. la o navă depinde de numărul propulsoarelor principale şi dispunerea lor.

COMPAS Instrument nautic ce indică direcţia Nordului, cu ajutorul căruia nava ţine drumul. Poate fi magnetic, giroscopic şi girostatic. **C. magnetic** Cel mai vechi tip de C., compus dintr-o cutie de formă cilindrică, fabricată din metal amagnetic, cu fundul din tablă ondulată (pentru a permite dilatarea şi contractarea lichidului) şi închisă la partea superioară cu un geam plat sau

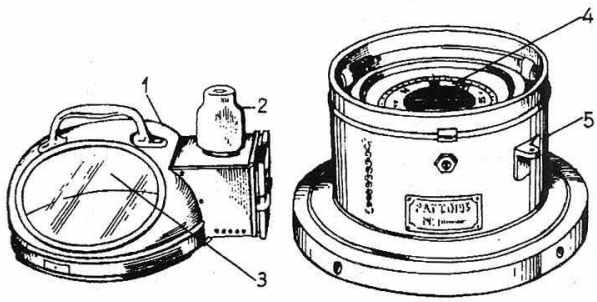


Compas magnetic:
1 – cutia compasului; *2* – sferă de fier moale; *3* – bobine de compensare pentru centura magnetică; *4* – înclinometru; *5* – picior; *6* – locaşuri pentru magneţi de compensare

bombat. În interiorul cutiei se află un pivot central cu vârf de iridiu pe care se reazemă, prin intermediul unei ceşculiţe din piatră dură (agat), un flotor; pe acesta se sprijină roza compasului. Interiorul cutiei este umplut cu alcool, iar în ultimul timp şi cu uleiuri fine brevetate, de ex., cu varsol. Din cauza greutăţii lor, flotorul şi roza au o flotabilitate uşor negativă, ceea ce face ca ceşculiţa să se frece foarte puţin de vârful pivotului. Pe roza C. sunt prinse două bare magnetice sau ace, închise în tuburi de alamă ori de plastic umplute cu vaselină. Acestea orientează roza în direcţia Nordului. Roza vânturilor este gradată de la 0° (Nord) la 359°. Capul navei se poate citi după gradaţia rozei aflată în dreptul liniei de credinţă trasată pe cutia C. Cu ajutorul unei suspensii cardanice, C. se sprijină pe un suport din lemn sau plastic, denumit picior, fiind acoperit cu o cupolă de alamă, denumită habitaclu. În piciorul C. sunt montaţi magneţi longitudinali, transversali şi verticali, în bordurile cutiei se află nişte sfere sau cilindri din fier moale, iar într-un tub vertical, amplasat în prova sau în pupa şi rareori lateral, o bară Flinders, de asemenea din fier moale; toate acestea formând un sistem de compensare a deviaţiei C. Pentru a anula efectul



Cutia compasului cu alidadă:
1 – alidadă; *2* – fir; *3* – pinulă; *4* – linie de credinţă; *5* – roză; *6* – suspensie cardanică; *7* – gradaţii pentru relevmente prova; *8* – ocular; *9* – cutia compasului.



Compas de barcă:
1 – habitaclu; *2* – felinar; *3* – geam; *4* – compas; *5* – picior

centurii magnetice, se utilizează, eventual, bobine de compensare. După întrebuinţare sau construcţie, se disting următoarele tipuri: **C. etalon** C. principal al navei, aşezat cât mai sus şi cât mai degajat de mase metalice, servind, prin intermediul unei alidade, şi drept **C. de relevmente** El poate avea la partea inferioară un tub prelungit până la timonerie şi echipat cu un sistem optic care permite timonierului să citească capul la C. etalon (**C. periscopic**), excluzând astfel necesitatea unui **C. de cârmă** sau **de drum.** Pe ambarcaţiuni se folosesc **C. de barcă** fără picior şi, în cele mai multe cazuri, fără dispozitive de compensare. Pe veliere existau în trecut **C. uscate** (fără lichid), cu o roză de carton şi cu mai multe perechi de ace magnetice foarte subţiri. Ultimul tip este un **C. cu transmisie la distanţă,** cu ajutorul mijloacelor electronice, a capului navei la repetitoarele amplasate în diferite locuri pe navă. Deasupra cuşetei comandantului se află uneori un **C. răsturnat,** care permite acestuia, chiar când este culcat, să controleze capul navei. **C. prizonier** C. magnetic amplasat sub cuirasă, care formează un ecran magnetic şi face ca indicaţiile acestuia să fie nesigure. **C. giroscopic** C. ce se bazează pe principiul giroscopului, nefiind influenţat de magnetismul navei sau de cel terestru. Poate fi **monogiroscopic,** ca tipul Sperry, sau **bigiroscopic,** ca tipul Anschütz: în trecut se foloseau şi **C. trigiroscopice.** C.G. propriu-zis, denumit **C.-mamă,** este instalat într-un punct cât mai lipsit de vibraţii şi de acceleraţii, iar indicaţiile sale sunt transmise la repetitoare, aflate în diferite puncte ale navei. **C. girostatic** C. magnetic stabilizat cu un sistem giroscopic; *sin.* C. giromagnetic.

COMPAS CERESC Instrument care indică direcţia pe baza efectului de polarizare a luminii solare din atmosferă. Pentru ca aparatul să funcţioneze nu este necesar ca Soarele să se afle deasupra orizontului, din care motiv C.C. poate fi folosit şi în timpul crepusculului; *sin.* C. de crepuscul.

COMPAS DE COMPENSARE C. magnetic montat pe un trepied şi folosit la determinarea deviaţiilor prin metoda relevmentelor reciproce.

COMPAS SOLAR Astrocompas folosit numai când Soarele se află deasupra orizontului pe timpul navigaţiei în mările polare.

COMPENSARE 1. Operaţiune prin care deviaţia compasului magnetic se reduce la valori minime. Se efectuează cu magneţi longitudinali şi transversali, un magnet vertical şi sfere, cilindri sau bare de fier moale aşezate în borduri (care fac uneori un anumit unghi cu normala la planul diametral) şi o bară verticală Flinders, aşezată în prova ori pupa compasului sau lateral (pentru compasurile care nu se află în axul navei); *v.* deviaţia compasului magnetic. **2.** Operaţiunea de a compensa o cârmă; *v.* cârmă compensată.

COMPENSATOR 1. Magnet, sferă, cilindru sau bară de fier moale, care serveşte la compensarea compasului. **2.** Persoană specializată în compensarea compasului.

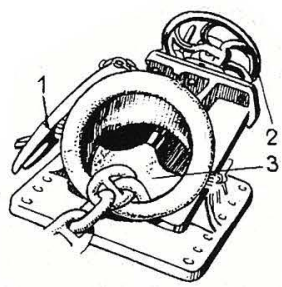
COMPLEMENT Flamură numerică care, urmând unui semnal din Codul internaţional, înseamnă: **1.** O variantă a semnalului, de ex.: CP = „Vin (sau nava indicată vine) în ajutorul dv.", iar CP 1 = „Avionul de căutare şi salvare vine în ajutorul dv." **2.** O întrebare privind acelaşi subiect sau semnal de bază, de ex.: DY = „Nava... s-a scufundat

în punctul cu lat... şi long...", iar DY 4 = „Care este adâncimea apei, acolo unde s-a scufundat nava?" 3. Idem, un răspuns, de ex.: HX=„Aţi fost avariat la coliziune", iar HX 1 = „Am fost avariat deasupra liniei de plutire". 4. Informaţii suplimentare, specifice sau detaliate, de ex.: IN = „Am nevoie de un scafandru", iar IN 1 = „Am nevoie de un scafandru pentru a degaja elicea".

COMPLIMENTARE Act de politeţe navală ce are loc între o navă militară aflată în port şi una care intră în acesta. Indiferent de rang şi de naţionalitate, comandantul navei din port trimite un ofiţer de complimentare la nava care intră în port. Politeţea navală reclamă ca această activitate să se desfăşoare cât mai repede, dar nu în timpul când nava care intră în port execută manevra de acostare sau de ancorare; barca/şalupa cu ofiţerul de C. aşteaptă în rame/maşini să se termine manevra, ceea ce coincide, de regulă, cu punerea la post a scării.

COMPOZITĂ, construcţie ~ Construcţia unei nave din lemn cu osatură metalică.

COMPRESOR Mecanism de punte ce serveşte la blocarea lanţului de ancoră şi care constă dintr-o pană acţionată de o stea (volan) cu tijă. Se foloseşte pe navele mici.



Compresor:
1 – capac; *2* – stea; *3* – pană.

COMRIE, table ~ Table de înălţimi bazate pe descompunerea triunghiului sferic de poziţie printr-o perpendiculară coborâtă din zenit (1938).

COMUNICAŢII MARITIME (Oceanice) Căile de comunicaţii maritime şi oceanice pe care se desfăşoară transporturile comerciale şi militare, asigurate de navele maritime. Căile de comunicaţii maritime cuprind porturile de încărcare şi descărcare între care se face legătura pe apă şi sistemele hidrotehnice şi de navigaţie destinate să asigure deplasarea şi staţionarea navelor în siguranţă. În timpul războiului apărarea comunicaţiilor maritime proprii şi întreruperea transporturilor maritime (oceanice) ale inamicului reprezintă un obiectiv de mare importanţă al flotelor maritime militare.

CON DE ELICE Piesă conică ce fixează elicea pe ax.

CON DE SEMNALE Con folosit în vechile coduri internaţionale pentru semnalizare la mare distanţă. Astăzi nu se mai utilizează decât pentru semnale de furtună, de maree sau ca semn în conformitate cu Regulile de drum.

CON DE TORPILĂ Partea anterioară a torpilei, care poate fi: **C. de exerciţiu,** pitulat în dungi albe şi roşii, fără exploziv şi **C. de război,** echipat cu exploziv; *v. fig.* torpilă.

CON DE VITEZĂ Con ridicat pe o saulă pentru a indica – în raport cu înălţimea la care se află – viteza navei; când este ridicat la înălţime maximă (la semn) înseamnă că maşina este stopată. Se folosesc două conuri: unul cu vârful în sus, pentru maşina înainte şi altul cu vârful în jos, pentru maşina înapoi. Pe timpul nopţii se utilizează o lumină albastră.

CONAKRY Important port, cap. Rep. africane Guineea, situat pe Ins. Tumbo la Oc. Atlantic. Cca 200 mii loc. Portul este protejat dinspre N şi NV de două spargevaluri de 760 şi 1700 m lungime. Punct de bazare pentru navele militare ale Guineei. Lung. frontului de cheuri 1,7 km, cu ad. de până la 10 m. Centru industrial şi comercial. Ind. de prelucrare primară a materiilor prime. Traficul anual al portului 8,5 mil. t. Export: min. de fier, bauxită, prod. petroliere (10 dane specializate în încărcarea/descărcarea minereurilor şi produselor petroliere), cafea, banane. Şantiere navale de reparaţii medii. Aeroport.

„CONCEPTION" *ist.* Velier de tip caracă sub pavilion spaniol (depl. 90 t). Comandat de Gaspar de Quesada, a făcut parte din gruparea de 5 nave, pe care erau ambarcaţi 295 de marinari, condusă de Fernando Magellan în călătoria sa circumterestră. La 20 sept. 1519 navele părăsesc portul spaniol San Lucar către Ins. Mirodeniilor (Moluce). După o călătorie istovitoare în apropiere de Ţara de Foc, din cauză că din 295 de marinari câţi avea gruparea rămăseseră doar 115, în mare parte bolnavi care nu puteau asigura manevra navelor, „C". a fost părăsit şi incendiat.

CONCHISTADOR (*sp.* Conquistador–cuceritor) Nume dat cuceritorilor spanioli, care în sec. XV–XVI traversau Atlanticul cu scopul de a acapara şi jefui vaste teritorii din America. Detaşamentele de C. erau formate din aventurieri, mercenari, elemente declasate conduse de căpetenii (Hernando Cortez, Francisco Pizzaro ş.a.); sprijinite de guvernul spaniol care primea o parte din capturi. Ei au înfrânt rezistenţa populaţiei băştinaşe, datorită tehnicii de luptă superioare (arme de foc împotriva arcurilor cu săgeţi), instaurând un regim colonial pe teritoriile cucerite.

„CONDELL" Torpilor chilian care, împreună cu torpilorul Lynch, a scufundat pentru prima dată o navă prin torpilare – cuirasatul Blanco Encalada (1891).

CONDUCĂTOR *MC* Navigatorul care comandă o navă cu un deplasament gol sub 10 t.

CONDUCĂTOR DE FLOTILĂ Distrugător mare folosit între cele două războaie mondiale ca navă-comandant al unei flotile de distrugătoare; *sin.* lider.

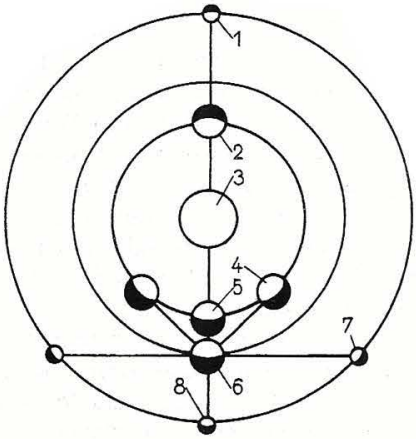
CONDUCEREA NAVEI 1. Acţiunea de a conduce o navă din punct de vedere al navigaţiei şi manevrei. **2.** Ansamblul artelor şi ştiinţelor care permit C.N. în accepţiunea (1), şi anume: marinărie, navigaţie, meteorologie nautică, oceanografie etc.

CONDUCEREA NAVIGAŢIEI Arta de a combina toate procedeele de navigaţie, folosind pe cele mai indicate la un moment dat, pe cât posibil concomitent, pentru a se controla reciproc; *sin., înv.* nautică.

CONDUCTOR Parâma care ghidează un arboret pe timpul coborârii acestuia pentru dezarmarea navei.

CONFIGURAŢIE Poziţia relativă a unei planete în raport cu Soarele şi cu Pământul. Distingem: **conjuncţia,** când cei trei aştri se află pe aceeaşi direcţie, Soarele fiind între o planetă superioară şi Pământ; **conjuncţia inferioară,** când o planetă inferioară se află

între Soare şi Pământ; **conjuncţia superioară**, când soarele se află între Pământ şi o planetă inferioară; **opoziţia**, când Pământul şi o planetă superioară sunt de aceeaşi parte a Soarelui; **cuadratură**, când dreapta Pământ-planetă superioară şi dreapta Pământ-Soare formează un unghi de 90°; **elongaţie**, când dreapta Pământ-planetă inferioară şi dreapta Pământ-Soare formează un unghi a cărui valoare maximă poartă denumirea de **digresiune maximă**.



Configuraţie:
1 – conjuncţie; *2* – conjuncţie superioară; *3* – Soarele; *4* – elongaţie (digresiune) maximă; *5* – conjuncţie inferioară; *6* – Pământul; *7* – cuadratură; *8* – opoziţie.

CONFISCARE *MC* Acţiunea de a lua o navă sau încărcătura ei fără despăgubire, în temeiul unei hotărâri date de un tribunal de prize (în cazul unei nave neutre) sau din dispoziţia unei autorităţi guvernamentale (în cazul unei nave inamice) în timp de război (a nu se confunda cu sechestrarea).

CONFLUENT Curs de apă care se uneşte cu un alt curs de apă formând un râu (fluviu) mai mare.

CONFLUENŢĂ Loc de unire a două sau mai multe cursuri de apă.

CONFORM UZULUI *MC v.* uzul portului.

CONGELARE RAPIDĂ *pesc.* Îngeţarea peştelui pe traulere în dulapuri sau tuneluri frigorifice la temperaturi de minus 40–44°C. Operaţiunea durează cca 2 ore.

CONGO, fluviu, *v.* Fl. Zair.

CONJUNCŢIE *v.* configuraţie.

CONOSAMENT *MC* Document emis expeditorului prin care căraşul confirmă primirea mărfii pentru a fi transportată pe apă, obligându-se să o predea la o anumită destinaţie. Din punctul de vedere al clauzei de transmitere se deosebesc: **C. nominative; C. la ordin; C. la purtător;** *sin.* poliţă de încărcare. **C. „curat"** C. fără menţiuni suplimentare privind existenţa vreunui neajuns în legătură cu mărfurile sau cu ambalajul.

CONSOL Sistem de navigaţie hiperbolică compus dintr-un radiofar cu trei emiţătoare ce emit circular puncte şi linii separate de un echisemnal; acestea se suprapun, formând o linie continuă şi permit să se determine relevmentul radiogoniometric cu ajutorul unei hărţi şi al unei table-consol. Semnalele pot fi recepţionate cu ajutorul unui receptor radio obişnuit. Frecvenţa sistemului este 250–350 Hz, bătaia 1200 Mm ziua şi 1500 Mm noaptea, eroarea 1 Mm la distanţa de 180 Mm de-a lungul perpendicularei pe bază şi 1 Mm la distanţa de 80 Mm la 60° de la perpendiculară.

CONSOLAN Varianta americană a sistemului Consol cu frecvenţa de 192 kHz.

CONSTAN, grafic – Grafic pentru calculul azimutului (1906).

CONSTANTINESCU, Andrei (Mastela). (1865–1916 n. Turnu-Măgurele) O pitorească figură a Marinei româneşti. În 1883 intră voluntar în Corpul Flotilei rămânând în serviciul marinei timp de 25 de ani. Şef de echipaj al navei-şcoală „Mircea I" cu grad de sergent-major şi sergent-adjutant. La şcoala sa s-au format cei mai buni marinari din epocă. În 1908 se pensionează fiind avansat în rezervă Slt.

CONSTANTINESCU, Mihail (1889–1948 n. Periş, Ilfov) Contraamiral. (r) 1945. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1909. Participă în primul RM la bordul monitorului „Mihail Kogălniceanu" distingându-se în mod deosebit în operaţiunile de la Turtucaia. A urmat şcoli speciale şi stagiu în marina franceză şi marina italiană pentru specializare în artilerie şi trageri navale. Profesor de artilerie la Şcoala Navală. Ultima funcţie în marină, comandant al Detaşamentului Maritim Nr. 2 din Dobrogea. După venirea legionarilor la putere (sept. 1940) a fost obligat să pună capăt carierei militare, demisionând din marină. Autor al mai multor cursuri şi lucrări de artilerie.

CONSTANTINIDI, Radu (1906–?) Căpitan. În al doilea RM a comandat canoniera „Cpt. Dumitrescu Constantin" executând în anii 1943–1944 numeroase misiuni de luptă în M. Neagră. Pentru fapte de arme deosebite a fost distins cu Ordinul „Mihai Viteazul".

CONSTANTINOPOL *ist.* Oraş-port pe malurile Str. Bosfor, fondat de împăratul roman Constantin cel Mare pe locul vechii colonii greceşti Byzantion. Cucerit de turci în 1453, a devenit capitala Imperiului Otoman sub numele de Istanbul (în 1923), dar şi cap de pod al expansiunii otomane în Balcani şi Europa de vest; *v.* Istanbul.

CONSTANTZIU, (căsătorită Vlassopol) Irina (1900–1982 n. Iaşi) Prima femeie din România comandant de lungă cursă. La 18 februarie 1930 obţine brevetul de ofiţer III (Brevetul Nr. 270, eliberat de Căpitănia Portului Brăila); navigă cu cargoul „Oituz", pasagerul „Dacia", cargoul „Inginer N. Vlassopol" şi cargoul „Moldova"; în anul 1936 se debarcă definitiv din motive de sănătate; în anul 1937, cu ocazia Zilei Marinei, prin Înalt Decret nr. 3117 din 4 septembrie 1937 i se conferă „Medalia Maritimă clasa a III-a Navigant" (medalia şi brevetul i-au fost înmânate de regele Carol al II-lea).

„CONSTANŢA" 1. *ist.* Cargou construit în 1898 în şantierul Howaldswerke-Kiel (Germania). Navă de acelaşi tip cu "Turnu-Severin". A făcut parte din seria primelor cinci cargouri care au constituit nucleul „Serviciului de mărfuri" al SMR şi care au reuşit să asigure eficient transporturile pe linia Londra şi Rotterdam. În primul RM „C.", împreună cu alte 7 cargouri, a fost închiriat de statul român guvernului rus

pentru a fi folosit de flota militară rusă din M. Neagră. După 1920 „C." şi-a reluat cursele, transportând mărfuri pentru diferite porturi din Orient şi îndeosebi din Occident. În 1932 „C.", al cărei termen de garanţie expirase, a fost vândut. Caracteristici: capacitate max. de încărcare 3050 tdw; depl. max. 5000 t; L 86,67 m, l 12,23 m. **2.** „C." *ist.* Navă-bază de submarine a Marinei Militare construită la Fiume (Italia) şi intrată în serviciu la 20 iun.1931. În perioada 1931–1936, folosită ca navă-şcoală, a efectuat marşuri de instrucţie cu elevii şi ofiţerii Şcolii Navale în M. Neagră şi M. Mediterană. Din 1936 a servit ca navă-bază pentru Sm. „Delfinul", iar din 1943 pentru Sm. „Marsuinul" şi „Rechinul" şi VT. Preluată de marina sovietică, în 1944 a intrat în compunerea flotei URSS din M. Neagră, primind numele de „Bug". Casată în 1977. Caracteristici: depl. 2300 t; dim. 77,3×11,3×4 m. Motoare Diesel 4000 CP; vit. 13 Nd; tunuri: II × 76 mm, II × 20 mm. **3.** „C." *ist.* Trauler construit în 1964 la Osaka (Japonia) pentru Întreprinderea de Pescuit Oceanic (IPO) Tulcea. Împreună cu nava-soră „Galaţi", au constituit nucleul flotei româneşti de pescuit oceanic. Depl. 3630 t. Casate în 1989. **4.** „C." Navă-şcoală a Marinei Militare Române, intrată în serviciu în 1980 iniţial ca navă-bază pentru VT şi NPR, iar în 1981 ca navă-şcoală a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân". A executat cu studenţii Institutului marşuri de instrucţie în M. Mediterană (1990–1994). În decursul anilor, pe nava-şcoală „C.", mai multe promoţii ale fostului Liceu Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza", ale Şcolii de Maiştri Militari de Marină „Amiral Murgescu" şi ale Academiei Navale s-au iniţiat în practica marinăriei. Caracteristici: depl. 3500 t; dim.: 108×13,5×3,8 m; 2 mot. Diesel de 6500 CP; vit. 16 Nd.; echipaj 62 oameni.

CONSTANŢA Cel mai mare port maritim-fluvial românesc din M. Neagră, situat pe litoralul Dobrogei la 85 Mm S de Sulina şi 182 Mm N de Bosfor. Port terminus al căii de navigaţie transeuropene M. Nordului–Rin–Dunăre–M. Neagră, aflat la încrucişarea drumurilor dintre Europa şi Asia. Supr. totală 3626 ha, din care acvatoriul 2532 ha. Este structurat pe două porturi: portul C. Nord, unde pot opera nave cu o capacitate de 65 000 tdw şi portul C. Sud pentru nave de până la 150 000 tdw. Lung. totală a frontului de cheuri este de 65 km cu 278 dane operative, cu adâncimi de 7–22,5 m. Lungimea digurilor de apărare 18,2 km. Frontul de cheuri este structurat pe sectoarele: terminal mărfuri generale; terminal cereale şi mărfuri perisabile; Şantierul Naval; terminal containere; terminal cărbune, minereu, cocs; terminal petrolier: bazinul fluvio-maritim; terminal Ro-Ro şi feribot. Capacitatea actuală de trafic este de 83,5 mil. t/an, urmând să crească în viitor până la cca 233,5 mil. t/an. Portul dispune de echipamentele necesare manipulării mărfurilor: cca 173 macarale de 3–50 tf; poduri transportoare pentru minereu, containere, fosfaţi; utilaje de transbordare; instalaţii plutitoare de încărcare-descărcare, silozuri etc. Zona liberă C. are 3 platforme cu o supr. totală de 1345 ha, capacităţi de înmagazinare, de producţie industrială, activitate comercial-financiar-bancară etc. şi este legată de culoarul european de transport nr. 4, ş.a. Rada portului cu o supr. de 4 × 4 Mm are zone de ancoraj separate pentru nave sub 40 000 tdw şi nave cu încărcături periculoase. *ist.* Oraşul şi portul C. s-au construit pe spaţiul fostei colonii greceşti Tomis, întemeiată în sec. VI î.Hr., pe locul unei aşezări geto-dace. A fost cucerit pe rând de romani (sec. I d.Hr.), care au amenajat un port pe coasta de V a oraşului, ceea ce a dus la dezvoltarea economică a regiunii (aici a fost exilat vestitul poet roman Ovidiu), de bizantini (sec. X), apoi de otomani (sec. XV), care i-au dat numele de Küstendje şi au contribuit la decăderea acestuia, situaţie care a durat până în 1878 când, în urma Războiului pentru Independenţă, Dobrogea a revenit României. În 1896 au fost ianugurate lucrările pentru construcţia portului modern conduse de Anghel Saligny şi I.B. Cantacuzino (când s-au realizat 3000 m diguri şi 4316 m cheuri), întrerupte temporar de primul RM. În perioada interbelică s-au făcut noi construcţii (silozurile, gara maritimă, şantierul naval, bazinul docurilor ş.a.). Lucrările au fost, de asemenea, întrerupte în al doilea RM. În1967, lucrările au fost reluate având un caracter sistematic de extindere a portului corespunzător creşterii traficului, devenind azi cel mai important port din M. Neagră. Lucrările de amenajare continuă şi în prezent pentru finalizarea prevederilor noilor proiecte. *mil.* În perioada dintre cele două războaie mondiale, faţă de evoluţia situaţiei de pe continent, s-a ridicat problema înfiinţării unei BMM pentru navele care au intrat în compunerea Marinei Militare. Astfel, C. a devenit BMM principală a flotei (1933), având un rol important în acţiunile de luptă pe mare în al doilea RM. Rolul de BMM principală a revenit ulterior Mangaliei (1952).

CONSTELAŢIE NAUTICĂ Grupare de stele care conţine una sau mai multe stele nautice.

CONSTELAŢIILE NAUTICE

Denumirea în l. română	Denumirea în l. latină	Denumirea în l. română	Denumirea în l. latină
Andromeda	Andromeda	Leu	Leo
Balanţa	Libra	Lira	Lyra
Balena	Cetus	Ophiuchus	Ophiuchus
Berbecul	Aries	Orion	Orion
Boarul	Bootes	Păunul	Pavo
Carena	Carina	Pegas	Pegasus
Cassiopeia	Cassiopeia	Perseu	Perseus
Centaurul	Centaurus	Peştele	Piscis
Câinele Mare	Canis Major	Sudului	Austrinus
Câinele Mic	Canis Minor	Peştii	Pisces
Cocorul	Grus	Phoenix	Phoenix
Corbul	Corvus	Săgetătorul	Sagittarius
Coroana	Corona	Scorpionul	Scorpius
Boreală	Borealis	Taurul	Taurus
Crucea	Crux	Triunghiul	Triangulum
Sudului		Austral	Australe
Dragonul	Draco	Carul	Ursa
Eridan	Eridanus	Mare	Major
Fecioara	Virgo	Carul	Ursa
Gemenii	Gemini	Mic	Minor
Hidra	Hydra	Vizitiul	Auriga
Lebăda	Cygnus	Vulturul	Aquila

„CONSTITUTION" *ist.* Velier tip fregată cu trei arbori sub pavilion SUA, construit în 1797, reprezentând un tip de navă intermediară, cu peste 44 de tunuri, armament superior celui al fregatelor din acea vreme. Avea velatura foarte dezvoltată, fiind echipat şi cu o velă a cerului, arborată deasupra rândunicii. Parţicipă la numeroase confruntări navale, dar se distinge în repetatele confruntări cu piraţii algerieni. În 1881 este scos din serviciu şi transformat în navă-muzeu în portul Boston. Carcteristici: depl. 1667 t; dim: 52,70 × 13,50 × 6,90 m; echipaj cca 600 marinari.

CONSTRUCTOR NAVAL Persoană cu pregătire tehnică corespunzătoare, care se ocupă de construcţia navelor pe şantierele navale.

CONSTRUCŢIE NAVALĂ 1. Tehnica construirii navelor; *v.* arhitectură navală. Primul curs de C.N. în România (1898) a fost elaborat de ing. A. Cupşa din Marina Militară. **2.** Activitatea de construire a navelor.

CONSULATUL MĂRII 1. *ist.* Cod maritim în vigoare în M. Mediterană în Evul Mediu. Conţinea norme cu privire la persoane, la comerţ şi la întreprinderile maritime. C.M. a fost codul care s-a bucurat de cea mai mare autoritate în M. Mediterană, fiind atribuit, după unii, Pisei, iar după alţii, Spaniei (probabil, sec. XIV). Este una dintre cele mai vechi surse de drept maritim. **2.** *ist.* Colecţie de legi maritime (sec. XVII) ale Ordinului de Malta.

CONSUM SPECIFIC DE COMBUSTIBIL (*despre motoare*) Cantitatea de combustibil consumată într-o unitate de timp pentru dezvoltarea unei unităţi de putere (kW,CP) sau raportul dintre combustibilul consumat şi producţia (prestaţia) realizată.

CONSUM SPECIFIC DE ULEI Cantitatea de ulei consumată ireversibil în motoare într-o unitate de timp pentru dezvoltarea unei unităţi de putere. La motoarele Diesel, consumul specific variază între 1 şi 10 g/CP/h.

CONTÁ 1. A socoti, ca în expr. „Azimutul se contează de la Nord". **2.** A nota ora unei observaţii astronomice, ca în expr. „A conta o înălţime".

CONTAINER Tară standardizată, rezistentă la şocuri, în care se transportă marfa solidă sau lichidă, eventual refrigerată. C. capătă o utilizare din ce în ce mai largă, ca urmare a simplificării operaţiunilor de încărcare şi descărcare; ele pot fi transportate pe cargouri obişnuite sau pe nave portcontainere specializate.

CONTOR 1. Ceas cu precizie inferioară cronometrului, dar suficient de mare pentru a servi la citirea orei unei observaţii astronomice. Această oră se raportează, prin comparaţie, la ora cronometrului. **2.** *v.* loch.

CONTOR-CRONOMETRU Ceas cu precizie inferioară cronometrului, dar superioară unui contor.

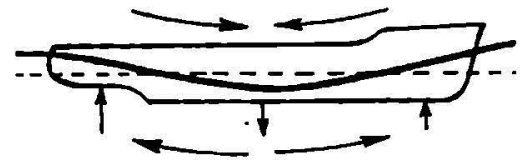
CONTOR DE ROTAŢII Aparat care indică numărul de rotaţii ale maşinii de propulsie a navei. Este instalat la maşini şi în comandă, în timonerie şi uneori în camera hărţilor.

CONTRÁ *fl.* A pune cârma şlepurilor dintr-o dană eventual, din toate danele) în bordul opus întoarcerii remorcherului pentru a îndepărta coada convoiului de un obstacol.

CONTRAALIZEE, *meteo.* Curenţi de aer cu caracter regulat care se formează în păturile superioare ale troposferei, deasupra şi de sens contrar alizeelor. Iau naştere în urma răcirii maselor de aer ce ajung în straturile superioare ale atmosferei şi care se deplasează spre poli, fiind deviate din drumul lor din cauza rotaţiei Pământului.

CONTRAAMIRAL *v.* amiral.

CONTRAARCUIRE Încovoiere a unei nave, susţinută de câte un val la prova şi la pupa; *v.* arcuire.



Contraarcuire

CONTRABANDĂ 1. Transportare de marfă fără a plăti taxe vamale. **2.** Transportarea de către o navă neutră a unor mărfuri destinate unui beligerant, care o poate folosi direct (C. absolută) sau indirect (C. condiţionată) în acţiuni militare. Navele comerciale neutre sunt supuse controlului de către navele de război ale beligeranţilor în largul mării sau în apele teritoriale ale unuia din beligeranţi. Nava suspectă este condusă într-un port unde, după un control amănunţit al mărfii, este prezentată unui tribunal de prize care decide confiscarea navei şi a bunurilor sau continuarea voiajului. În războaiele totale nu se ţine seama de clasificarea de mai sus.

CONTRABASTON DE FLOC *înv., sin.* săgeata bompresului.

CONTRABORD, manevră prin ~ Formă de manevră reciprocă a două nave (grupuri de nave) în marş, care se deplasează pe drumuri aproximativ paralele şi de acelaşi sens, arătându-şi bordurile de nume contrar. Pe timpul manevrei, viteza relativă, viteza unghiulară şi variaţia distanţei sunt foarte mici. Este o manevră care oferă condiţii pentru angajamente artileristice de durată relativ mare şi cu caracter decisiv.

CONTRABRAŢÁ A braţa vergile în sens opus celui precedent. Manevră obişnuită la voltă, pană, capă etc.

CONTRABULINĂ *sin.* strângător de margine.

CONTRACARENĂ *mil.* Carenă exterioară, în afara carenei propriu-zise, folosită la vechile monitoare maritime pentru protejare împotriva efectului exploziei minelor; *sin.* bulge.

CONTRACARLINGĂ *v.* carlingă.

CONTRACÂRMĂ Sistem de fasonare specială a feţei inferioare a etamboului cârmei şi uneori şi al elicei, care constă dintr-o creastă deviată într-un sens în zona superioară axului elicei şi în sens opus în zona sa inferioară. Această profilare evită formarea vârtejurilor sporind randamentul. Este cunoscut ca sistemul de contracârmă STAR.

CONTRACHILĂ *v.* chilă.

CONTRACIVADĂ *ist.* Velă asemănătoare civadei, dar aşezată mai spre vârful bompresului decât aceasta (*a fost utilizată până la începutul sec. XIX*).

CONTRACT DE ÎNCHIRIERE A NAVEI NUDE *MC* Formă de contract prin care o navă se închiriază pe timp determinat, fără echipaj sau materiale. Pentru diverse reclamaţii cu privire la coliziuni, avarii, plata salariilor sau amenzi neplătite de armatorul chiriaş, reclamanţii îl pot face răspunzător pe proprietar, care, la rândul său, are drept de regres asupra armatorului chiriaş.

CONTRACT DE ÎNCHIRIERE PE TIMP (Time charter)*MC* Contract de transport cu închirierea navei şi a serviciilor echipajului pe un timp convenit spre a efectua transporturi maritime. Proprietarul navei păstrează posesia şi controlul asupra navei, iar navlositorul-chiriaş devine armator-neproprietar. Cărăuş rămâne tot proprietarul, dar comandantul navei primeşte dispoziţii de la navlositorul-chiriaş privind folosirea ei pe timpul închirierii. Pentru folosirea navei închiriată pe timp, navlositorul-chiriaş plăteşte o chirie care, de regulă, este plătibilă anticipat, lunar, calculată per tonajul deadweight al navei la linia de încărcare de vară; *sin.* contract de navlosire, pe timp.

CONTRACT DE SALVARE *MC* Contract încheiat între nava aflată în pericol şi nava salvatoare. Conţine reguli de principiu privind salvarea şi acordarea remuneraţiei de salvare pe principiul *„No cure no pay"* (fără rezultat util nu se acordă remuneraţia sau *„Nu salvezi, nu plătesc"*). Convenţia internaţională pentru unificarea unor reguli de drept privind asistenţa şi salvarea pe mare (Bruxelles 1910) precizează că salvarea vieţilor umane care este datoria oricărui comandant, fără a expune însă nava sa şi echipajul, nu este remunerată. Salvarea navei şi a încărcăturii dă drept la remuneraţie care se fixează de tribunal, pe baze legale.

CONTRACURENT Curent pe mare sau pe fluviu în direcţie inversă curentului principal.

CONTRAELICE Dispozitiv constructiv instalat pe etambou în faţa elicei sau pe etamboul cârmei înapoia elicei, uneori în ambele modalităţi, constând din palete directoare fixe, menite să dirijeze astfel curenţii de apă care intră în cercul de rotaţie a elicei sau care sunt refulaţi de ea, încât randamentul acesteia să poată creşte cu cca. 15%. Constituie în plus un amortizor de tangaj şi de vibraţii longitudinale. Ca dezavantaje, coroziuni mai pronunţate la elice şi mărirea rezistenţei la înaintare la viteze mari; *sin.* elice contrarotativă.

CONTRAETRAVĂ Piesă a osaturii la navele din lemn, în pupa etravei, deasupra lemnului mort prova; *v. fig.* barcă şi balenieră.

CONTRAFIER *v.* lanţ de sart.

CONTRAFOC Foc suplimentar aflat în prova focului săgeţii, fiind purtat numai de velierele mari.

CONTRAGABIER Velă pătrată dispusă deasupra gabierului, la navele cu gabieri dubli; *v. fig.* velatură.

CONTRAGAI *v.* gai.

CONTRAILUMINARE *înv., mil.* Iluminarea ţintei cu ajutorul proiectorului de către nava care lansează torpile pentru a nu permite adversarului să execute foc ochit cu tunurile.

CONTRAÎMPUNTĂTURĂ *v.* împuntătură.

CONTRAMARŞ, manevră prin Formă de manevră reciprocă a două nave (grupuri de nave) în cadrul căreia acestea se deplasează pe drumuri aproximativ paralele şi de sens contrar, arătându-şi bordurile de acelaşi nume. Pe timpul manevrei viteza relativă, viteza unghiulară şi variaţia distanţei sunt foarte mari. Este o manevră care oferă condiţii pentru angajamente artileristice de scurtă durată şi pentru lansări de torpile; *v. şi* întoarcere.

CONTRAMINARE *mil., ist.* În jurul anului 1900, operaţiune de distrugere a barajelor de mine prin încărcături explozive. Această operaţiune nu a fost însă aplicată consecvent în practică, preferându-se dragajul, a cărui eficienţă este mult mai mare.

CONTRARANDĂ Velă triunghiulară sau trapezoidală aflată deasupra randei.

CONTRASART Manevră fixă din sârmă sau tijă metalică, care leagă rama gabiei de cercul de sugrumătură; *v. fig.* contrarandă. Uneori este echipat cu grijele pentru a putea urca în gabie, fără a mai trece prin gaura de pisică.

CONTRASTALII *v.* stalii.

CONTRAŞCOTĂ Strângător (manevră curentă) care, în momentul strângerii velelor pătrate, aduce colţul de şcotă la baza vergii (veliere noi); *v.* velă.

CONTRATORPILOR *înv., sin.* distrugător.

CONTRAZBURĂTOR Velă purtată de cliperele mari şi obţinută prin împărţirea zburătorului în două. Partea inferioară şi-a menţinut denumirea de zburător, iar cea superioară a primit denumirea de C.

CONTROL DE DEVIAŢIE Operaţie prin care se verifică şi se corectează pe timpul navigaţiei deviaţiile din tabela de deviaţie. Se determină cu ajutorul azimuturilor aştrilor la răsăritul şi apusul acestora, scoase din tabelele de azimut.

CONTURARE Umărirea de către o ambarcaţiune cu pernă de aer a profilului valurilor.

CONTROLUL NAVEI *MC* **1.** Urcarea oficială la bord a autorităţilor portuare şi a organelor de resort, în scopul controlării documentelor navei, a echipajului şi pasagerilor, a încărcăturii şi a stării sanitare la bord, atât la sosirea cât şi la plecarea navei. **2.** Urcarea la bordul navelor neutre pentru exercitarea dreptului de vizită şi control de către partea beligerantă în timp de război; *sin.* Drept de vizită, drept de control.

CONTUL TIMPULUI *MC v.* time sheet.

CONVECŢIE *meteo* Mişcare ascendentă sau descendentă a aerului sau a unui lichid. **C. atmosferică,** deplasarea aerului pe verticală depinzând de temperatură şi înălţime. Se manifestă prin formarea de curenţi sau rafale neregulate de aer pe o suprafaţă limitată a Pământului. Curenţii puternici ascendenţi formează norii din care pot cădea ploi torenţiale. **C. oceanică** (în mare) Schimbul de apă între straturile superioare şi inferioare ale oceanelor (mărilor) din cauza variaţiilor de temperatură şi salinitate. Dacă densitatea apei creşte proporţional cu adâncimea, atunci apa se află în echilibru. În caz contrar, se produce amestecul până când straturile dense de apă vor coborî. Toamna, în mările din zona temperată, datorită C. apele calde se ridică la suprafaţa mării şi încălzesc stratul de aer ce

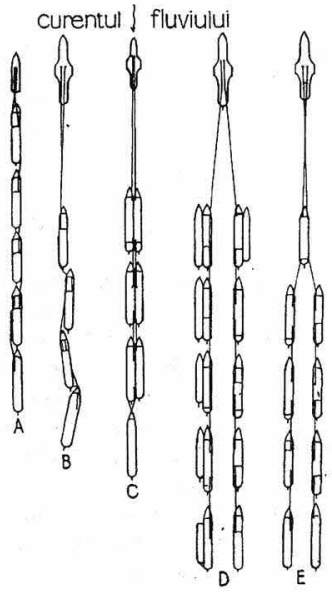
vine în contact cu apa, ceea ce temperează asprimea iernii în terit. riverane. C. are o mare importanţă biologică întrucât contribuie la îmbogăţirea straturilor de jos ale apei de mare cu oxigenul necesar organismelor vii. Repartiţia neuniformă a densităţii apei în diferite părţi ale oceanului planetar determină direcţionarea orizontală a curenţilor oceanici şi marini denumiţi de densitate.

CONVENŢIA INTERNAŢIONALĂ ASUPRA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE Convenţie încheiată la Londra în 1930, semnată de peste 50 de state, prin care au fost stabilite reguli uniforme privind bordul liber şi condiţiile de asigurare a flotabilităţii pe care trebuie să le îndeplinească navele care execută voiaje internaţionale. Nu se aplică navelor militare, pescăreşti, iahturilor de agrement, navelor ce nu transportă mărfuri şi pasageri; *v.* marcă de tonaj; bord liber.

CONVENŢIA INTERNAŢIONALĂ PENTRU OCROTIREA VIEŢII UMANE PE MARE (CIOVUM) *MC* Convenţie internaţională ce cuprinde reguli şi normative uniforme privind: construcţia navelor, norme privind maşinile, instalaţiile electrice şi de prevenire a incendiilor, aparatul de guvernare, răspunderea statelor contractante în legătură cu inspectarea mijloacelor de salvare, instalaţiile radio etc. (Londra–1960). România a aderat la C.I.O.V.U.M. în 1966.

CONVERTIRE Calcul de trecere de la drumul/relevmentul adevărat la drumul/relevmentul magnetic sau compas; *v.* cap, drum, deviaţie, declinaţie, relevment.

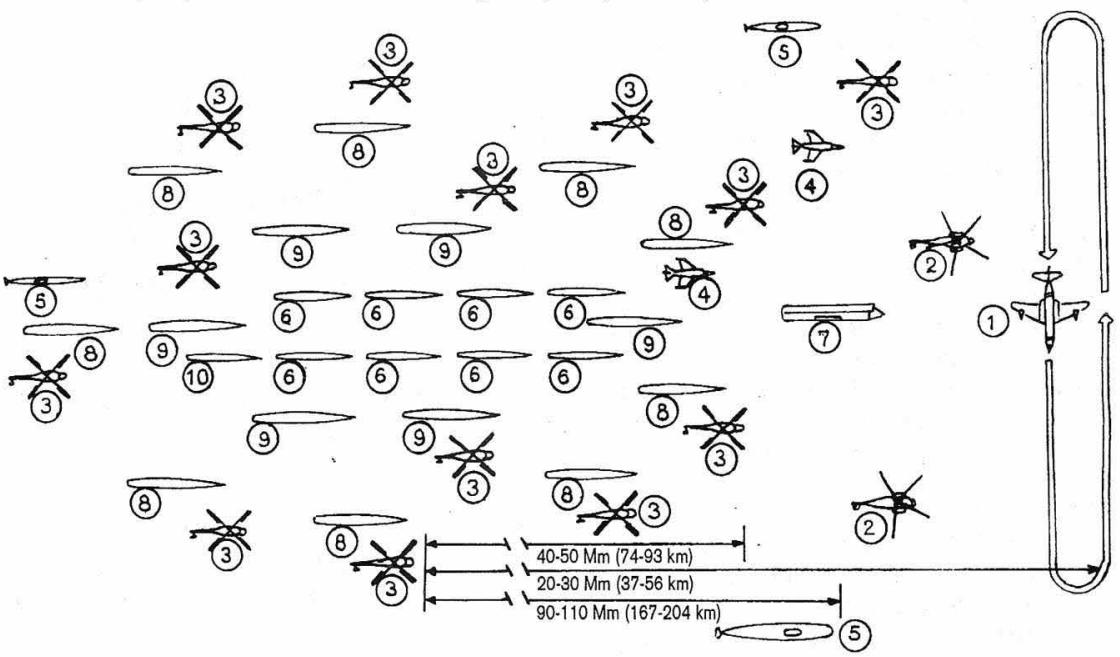
CONVOI 1. *mil.* Formaţie constituită temporar din nave de transport, nave de luptă, aviaţie, precum şi nave de salvare-avarii; navele de luptă şi aviaţia apără navele de transport, formând centuri de siguranţă apropiată şi îndepărtată. În funcţie de drumurile folosite pe mare, se deosebesc: C. costiere şi C. de



Convoi fluvial: *A* – cu remorci în cruce şi cuplare lungă pe dreapta; *B* – cu remorci drepte şi cuplare lungă pe stânga; *C* – cu cuplare scurtă pe două şiruri; *D* – cu cuplare scurtă cu şlepuri deschise; *E* – cu remorcare grecească cu şlepuri deschise.

larg. 2. *fl.* Ansamblu compus din remorcher şi navă sau nave remorcate. Pe Dunăre, C. este compus, de regulă, din mai multe dane de şlepuri. 3. Grupare de nave care navigă prin gheţuri, fiind precedate de un spărgător de gheaţă.

CONVOIERE Executarea marşului în comun al unui grup de nave de transport, sub escorta navelor de luptă şi a aviaţiei care-i fac siguranţa. *ist.* Convoierea ca



Dispozitiv de convoiere oceanică în concepţia NATO (variantă):

1. – avioane de patrulare ASm. (de tipurile P-3 „Orion", „Nimrod", „Atlantique" ş.a.) având baza pe litoral; *2.* – elicoptere grele ASm. cu rază mare de acţiune (tip „Sea King" ş.a.), aflate, de regulă, pe PA; *3.* – elicoptere ASm. uşoare şi medii (de tip „Lynx" ş.a.), cu rază mică de acţiune aflate pe Ds. şi Freg.; *4.* – avioane de vânătoare STOVL (cu decolare scurtă şi apuntare pe verticală) de tip „Sea Harrier" ş.a. care sunt bazate pe PA şi execută patrulare aeriană de luptă; *5.* – submarine clasice (convenţionale) sau cu propulsie nucleară (de tip „Valiant" ş.a.); *6.* – nave rapide portcontainere şi de transport-trupe constituite într-un convoi aflat sub comanda unui „comodor"; *7.* – portavion (cu avioane STOVL şi elicoptere) care asigură acoperirea aeriană şi pe care se află punctul de comandă al Grupării operative („Task Group") cu aparatura respectivă de conducere. *8.* – Ds. şi Freg. ASm (având propriile lor elicoptere şi mijloace de detecţie), constituind „perdeaua antisubmarină"; *9.* – perdea interioară de Ds. şi Freg. de apărare apropiată antiaeriană şi antirachetă; *10.* – nave auxiliare ale Marinei Militare pentru realimentarea în mare a navelor de luptă.

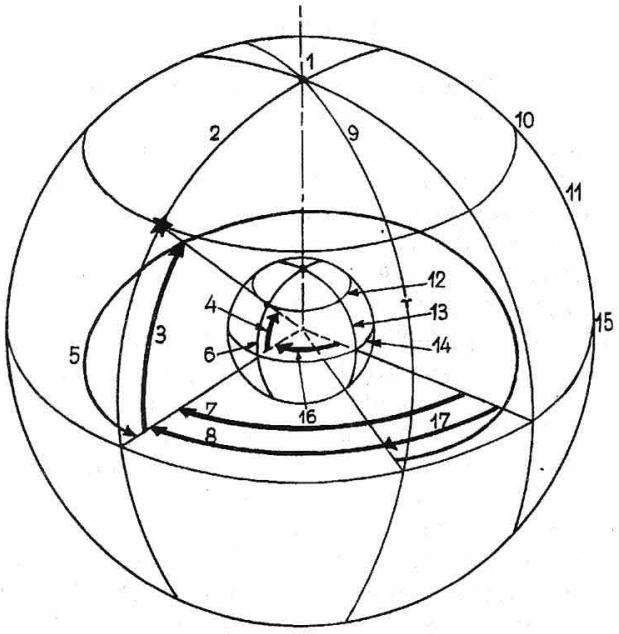
metodă de asigurare a transportirilor civile şi militare împotriva atacurilor inamice a fost practicată din vechime şi s-a perfecţionat în marile confruntări pentru supremaţia pe mare începând din sec. XVI–XVII, culminând în cele două RM. În perioada 1939–1945 SUA şi Anglia au escortat în Oc. Atlantic 2200 de convoaie cu 75 000 nave de transport din care germanii au scufundat 570 de nave (o,75%), pierderi datorate submarinelor (66%), aviaţiei (19%), navelor de suprafaţă (6,1%), minelor (6%), restul altor cauze. Şi în Oc. Arctic din cele 42 de convoaie cu 813 de transportoare dirijate din Islanda şi Anglia către porturile ruseşti Arhanghelsk şi Murmansk au fost scufundate în aceeaşi proporţie 57 de nave. Respectarea riguroasă a sistemului de convoiere care a necesitat eforturi materiale şi tehnice uriaşe, a dat rezultatele scontate; principalul inamic, submarinul, a fost înfrânt. Germanii au pierdut în primul RM 178 Sm. şi respectiv 784 unităţi în al doilea RM pierzând practic războiul pe comunicaţiile maritime.

COOK 1. Arh ~ (*engl.* Cook Islands) Arh. coraligen şi vulcanic în Oc. Pacific (Polinesia) între Ins. Tonga şi Tahiti. Supr. 240,6 km²; 205 mii loc.; Ins. pr. Raratonga; centru ad-tiv al Arh. C.: Awarua. Este dependent de Noua Zeelandă. Descoperit de J. Cook în 1773. **2. Str.** între insulele de Nord şi de Sud ale Noii Zeelande, care face legătura între M. Tasman şi Oc. Pacific. Lung. 58 Mm (107km), lăţimea 12–49 Mm (22–91 km): ad. părţii navigabile 97–1092 m. Este străbătută de un curent de suprafaţă pe direcţia SE cu vit. de 0,4 Nd (0,7 km/h); ampl. mareei 4,2 m. În iun.–iul. bântuie uragane. Pe ţărmul de E al str. se întinde cap. Noii Zeelande Wellington, totodată important port maritim. Arh. şi str. poartă numele navigatorului englez James Cook.

COOK, James (1728–1779) *ist.* Ofiţer de marină, navigator şi explorator britanic. A explorat coasta Canadei şi drumurile navigabile din lungul acesteia (1759, 1763–1767) şi a condus trei expediţii în Oc. Pacific (1768–1771; 1772–1775; 1776–1779). A străbătut Oc. Pacific de la câmpurile de gheaţă din Antarctica la Str. Bering şi de la coasta Americii de Nord la Noua Zeelandă şi Australia. A murit într-o încăierare cu băştinaşii din Ins. Hawai, când debarcase pe plaja Kelakekua. Se înscrie printre marii navigatori care au completat harta lumii cu noi descoperiri, aducând importante îmbunătăţiri şi în ştiinţa navigaţiei.

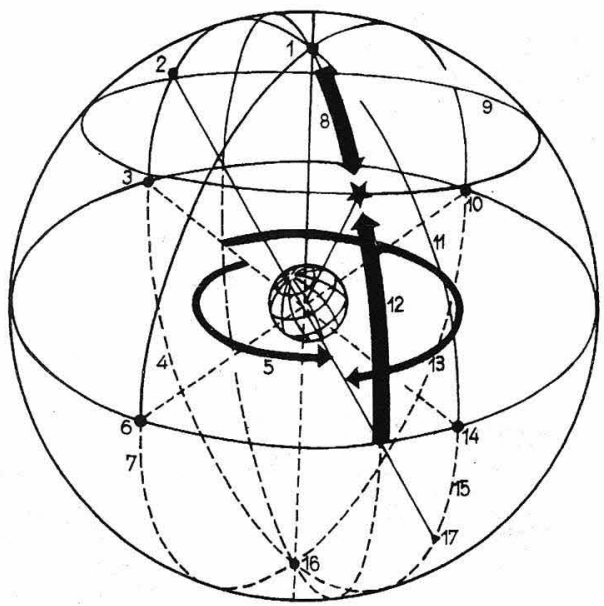
„COONATTO" *ist.* Velier de tip cliper cu trei arbori sub pavilionul Marii Britanii; construit în 1863. A fost primul cliper englez amenajat pentru transport pasageri care parcurgea distanţa Londra – Sydney în 70 zile; se scufundă în anul 1872 în urma unei furtuni puternice. Caracteristici: deplasament 536 t; dim.: 49×8,50×6,80 m; echipaj 34 marinari.

COORDONATE ECUATORIALE/ORIZONTALE *astr.* Elemente geometrice care permit determinarea unui punct pe sfera cerească, luând drept referinţă planul ecuatorului/orizontului.



Coordonate ecuatoriale:
1 – Polul Nord; *2* – cerc orar; *3* – declinaţie; *4* – latitudine nordică; *5* – ascensiune dreaptă; *6* – meridian; *7* – unghi orar al astrului; *8* – unghi orar al Soarelui; *9* – cerc orar al punctului vernal; *10* – paralel de declinaţie; *11* – meridian ceresc Greenwich; *12* – paralel de latitudine; *13* – meridianul Greenwich; *14* – ecuator terestru; *15* – ecuator ceresc; *16* – longitudine Vestică; *17* – unghi orar al punctului vernal.

Coordonate orizontale:



1 – zenit; *2* – Polul Nord; *3* – Nord pe orizont; *4* – vertical principal; *5* – unghi la zenit; *6* – Vest pe orizont; *7* – primul vertical; *8* – distanţă zenitală; *9* – paralel de înălţime; *10* – Est pe orizont; *11* – meridian ceresc; *12* – înălţime; *13* – azimut; *14* – Sud pe orizont; *15* – cerc vertical; *16* – nadir; *17* – Polul Sud.

COPACIU, Constantin (1910–1995) Cpt. Comandor. Absolvent al Şcolii Navale „Mircea", promoţia 1932 cu gradul de Slt. şi al Şcolii de aplicaţie a Marinei. Repartizat la Baza Navală Maritimă. Specializat ca ofiţer hidrograf, s-a dedicat acestei specialităţi până la sfârşitul carierei. Campanii hidrografice pe navele MM

(1937–1939). Expert hidrograf al Ministerului de Externe pe lângă Comisia Internațională a Dunării (1944). Director al Oficiului Hidrografic Român (1945–1949) și membru al Comisiei mixte româno-sovietice pentru delimitarea frontierei pe brațul Chilia și M. Neagră. În 1949 a fost arestat abuziv fiind învinuit pe nedrept și condamnat la detenție. După eliberare a funcționat ca salariat la Consiliul Național Român pentru știință și la Consiliul Național al Academiei. În 1968 a părăsit țara și s-a stabilit la Monaco unde a devenit membru al Comisiei Interguvernamentale de oceanografie UNESCO și a participat, în cadrul Programului FOR (Future Ocean Research), la expediții oceanologice în M. Mediterană și Oc. Atlantic.

COPASTIE 1. Piesă din lemn sau din materiale plastice care acoperă partea superioară a parapetului. 2. Filieră superioară a unei balustrade (rezemarea de copastie denotă o comportare nemarinărească). 3. *v.* barcă.

COPCĂ *pesc.* Spărtură în gheața unui râu, făcută de pescari pentru a aerisi apa și pentru a pescui.

COPENHAGA Important port, BMM și capitala Danemarcei. Cca 1,5 mil. loc. Este așezat pe țărmul de V al Str. Öresund. Portul nu îngheață și nu suportă efectul mareei. Lungimea frontului de cheuri al portului și al BMM 30 km, cu adâncimi de la 2,5 la 12,5 m. Dispune de 4 bazine, 2 terminale de containere și 19 dane pentru nave Ro-Ro. Zilnic pot acosta în port 200 de nave. În terminalul de petrol pot fi operate petroliere de 50 000 tdw. Șantierele de construcții și reparații pot construi Sm. și nave de suprafață (incl. fregate) și repara nave comerciale de mare tonaj și nave militare (incl. Cr.). Volumul traficului anual de mărfuri este de cca 8 mil. t. Prin C. tranzitează 50% din încărcăturile destinate exportului.

COR HYDRAE Stea nautică (α) din constelația Hidrae. *sin.* Alpahard.

CORABIA Port fluvial pe malul românesc al Dunării între km 628+600 și 630. Dispune de un cheu de 1470 m lungime, cu dană de cereale dotată cu un siloz de 6000 mc, dane operative pentru mărfuri generale, cu linii de CF și platforme de depozitare de 20 mii m². Deși bine dotat, activitatea portului C. suferă din cauza modificărilor albiei fluviului în jurul ostrovului Băloiu, care îngreunează condițiile de navigație. *Ist.* Început în 1852, sub domnia lui Al.I.Cuza, portul s-a dezvoltat odată cu orașul. În aug. 1877, pontonierii români au construit în aval de C. (la Silistioara) un pod de pontoane pe care trupele române au trecut în Bulgaria către Plevna. În primul RM, portul și orașul au fost bombardate de flotila austro-ungară. Ocupat de trupele Puterilor Centrale (1916), portul a fost folosit intens la transporturile militare. În al doilea RM, navele germane ce se retrăgeau pe Dunăre au bombardat portul și orașul provocând daune serioase.

CORABIE *înv., sin.* navă cu vele, velier.

CORALILOR, Marea ~ Mare în bazinul Oc. Pacific între coasta NE a Australiei, Ins. Noua Guinee, Arh. Louisiade, Solomon, Noile Hebride și Ins. Noua Caledonie. Supr. 4068 mii km²; adâncimi dominante între 2300–4800 m; 9174 m. Își trage numele de la recifele de corali care au creat adevărate bariere în calea navigației. Maree semidiurnă, până la 7,2 m. Temp. apei este de cca 19°C (aug.) și cca 29°C (feb.). Salinitatea 35,5‰. Porturile principale: Cairns (Australia), Port-Moresby (Papua, N. Guinee), Numea (Ins. N. Caledonie). Teatrul unei mari bătălii între forțele aeronavale americane și japoneze (7–8 mai 1942).

CORDELE *înv.* Panglica de la bereta marinarului.

CORDIȚĂ DE DARE A FOCULUI *mil., înv.* Capăt de saulă cu care se declanșa manual percutorul unui tun.

CORDON *v.* garlin.

CORDON LITORAL Fâșie îngustă de uscat, formată în zona țărmurilor joase, rezultată prin acumularea aluviunilor aduse de valuri și de curenții marini. Poate închide un golf marin, separând o lagună sau gura unei văi, formând un liman, și să contribue la constituirea unei delte; *sin.* săgeată litorală, peresip..

CORECȚIA COMPASULUI MAGNETIC Unghiul dintre meridianul adevărat și meridianul compas, reprezentând suma algebrică a declinației *(d)* și deviației (δ); $\Delta C = d + \delta$. Cu ajutorul C.C.M. se convertesc drumurile/relevmentele.

CORECȚIA GIROCOMPASULUI Unghiul format între meridianul adevărat și meridianul în care se stabilește roza unui compas giroscopic datorită erorilor acestui aparat. Corecția giro este aceeași pentru toate drumurile în cazul în care girocompasul este prevăzut cu corector automat de viteză. Se determină cu ajutorul relevmentelor și servește la convertirea drumului giro în drum adevărat.

CORECȚIA LOCHULUI Valoarea cu care trebuie corectată indicația lochului pentru a afla distanța adevărată parcursă de navă. Este reprezentată de eroarea lochului (diferența între distanța adevărată parcursă de navă prin apă și citirea lochului, determinată experimental). Se exprimă în procente.

CORECȚIE DE IRADIERE Corecție cu valoarea maximă de 1'2", a înălțimilor luate la bordul superior al Soarelui, ținând seama de iradiere.

CORECȚIILE HĂRȚII Modificări operate pe hărțile de navigație pentru a le ține la curent cu schimbările survenite (noi pericole de navigație, instalarea sau desființarea unor repere pentru asigurarea navigației, zone interzise ș.a.).

COREEA Pen. în E Asiei între M. Japoniei și M. Galbenă, pe care este situată cea mai mare parte a celor două rep. Coreene. Înaintează între cele două mări pe o distanță de 600 km. Este separată de Japonia prin Str. Coreii. Supr. cca 150 mii km². Lățimea variază între 130 și 200 km. Țărmul de E este deluros și slab crestat; țărmurile de S și V sunt foarte crestate formând riasuri. Terit. pen. C este muntos atingând înălțimi de 1500–1900 m. Clima în cea mai mare parte temperată iar în extremitatea sudică, subtropicală. Dispune de o rețea bogată de ape cu un potențial hidroenergetic ridicat. Porturi principale: Chongjin, Nampo, Najin (C. de N); Incion, Pusan, Kunsan (C. de S).

COREII, golful ~ 1. G.C. de E Golf în M. Japoniei situat în partea de E a istmului corean. Pătrunde în uscat pe o distanță de 74 km; lățimea 148 km; ad. la intrarea în G. este de peste 200 m. Maree diurnă cu înălțimea de 0,5 m. Țărmul este ușor crestat. Porturi ale Coreii de N: Vonsan

şi Hungnam. **2. G.C. de V** Golf în M. Galbenă situat între Pen. Coreii şi Pen. Liaodong. Pătrunde în uscat pe o distanţă de 152 km. Lăţimea la intrarea în g. este de cca 315 km; ad. la intrare 50 m. Ţărm crestat şi cu multe insule în apropiere. Porturi: Makpo, Tasado (Coreea de Sud), Andun (China).

COREII, Strâmtoarea ~ Str. între Pen. Coreii şi insulele japoneze Goto, Kyüshü şi Honshü, care leagă M. Chinei de Est cu M. Japoniei. Lung. 324 km; lăţimea med. 180 km; adâncimea căii navigabile 73–230 m.; Ins. Tsushima o desparte în două. *ist.* În timpul războiului ruso-japonez (1904–1905), în Str. C. a avut loc o confruntare între un grup de 3 Cr. ruseşti şi o grupare navală japoneză mult superioară, soldată cu pierderea Cr. rusesc „Riurik".

CORFU (*it.* Corfu, *gr.* Kerkyra) **1.** Ins. grecească în M. Ionică. Supr. 593 km²; relief muntos (906 m). Clima blândă (temp. medie în ian. +10–11°C) atrage numeroşi turişti, îndeosebi iarna. Bogată în culturi de citrice, viţă de vie, măslini ş.a. Portul principal Corfu (Kerkyra) este şi BMM a Greciei. *ist.* Până la sfârşitul sec XVIII a aparţinut Veneţiei; cucerită de Franţa în 1797. În 1798–1800 insula a fost blocată de flota ruso-turcă (27 nave de luptă şi alte forţe) sub comanda Am F.F. Uşacov şi cucerită de la francezi după un scurt asediu (1799). Pe Ins. C. şi alte insule cucerite s-a instaurat un regim republican. În 1815, C. a fost luat în stăpânire de englezi devenind protectorat britanic. În 1864, în urma luptei de eliberare naţională a populaţiei greceşti, C. a revenit Greciei. **2.** Strâmtoare ce separă insula cu acelaşi nume de coasta greco-albaneză. Lung. 40 km; lăţime 10 km.

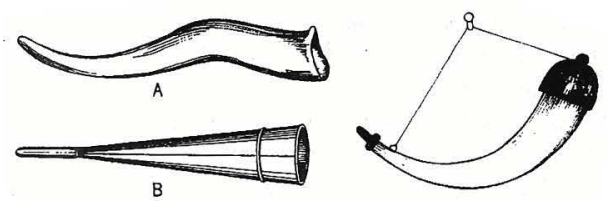
CORINT (*gr.* Korinthos) **1. Golful** ~ Golf al M. Ionice la ţărmul de V al Greciei. Pătrunde adânc în interiorul uscatului (cca 130 km) separând spre S. Pen. Pelopones. Lăţimea la intrare 3 km; max. 34,5 km. Ad. max. (în partea centrală) 860 m. Ţărmul nordic muntos crestat de numeroase golfuri mici. **2. canalul** ~ Canal aflat în întregime pe teritoriul Greciei. Taie istmul cu acelaşi nume ce desparte Golfurile Corint şi Salonic, asigurând legătura între mările Egee şi Ionică. Scurtează distanţa de navigaţie spre porturile din M. Adriatică. Lung. 3 Mm (5,5 km); ad.: între 21 şi 76 m. Nu are lăţime suficientă pentru a permite încrucişarea navelor.

CORK Oraş-port şi BMM a Irlandei pe Fl. Li în apropiere de vărsarea acestuia în golful Cork-Harbour din Oc. Atlantic. Acvatoriul portului include golful Cork Harbour şi partea Fl. Li de la vărsare. Lung. frontului de cheuri este de 4,7 km şi ad. de 6–11 m, permiţând accesul navelor cu un pescaj de cca 8 m. Traficul anual de mărfuri cca 4 mil. t. Sunt construite terminale pentru nave portcontainer şi Ro-Ro. Portul este deschis navigaţiei tot timpul anului. Important centru al industriei uşoare. Şantierul naval este dotat cu un doc uscat, 2 docuri plutitoare şi 2 cale, asigurând reparaţia navelor cu un tonaj de cca 25 mii t. BMM este amenajată în incinta portului folosind o parte din instalaţiile acestuia.

CORN 1. Extremitatea în formă de furcă a bazei picului, prin care acesta se sprijină pe catarg. **2.** *înv.* Goarnă. **3.** Mânerul telegrafului pentru comenzi la maşini.

CORN DE CEAŢĂ Instrument de suflat cu ajutorul căruia se transmit semnale de ceaţă pe veliere sau pe navele cu propulsie mecanică în cazul în care sirena şi fluierul sunt avariate.

CORN DE GABIER *înv.* Corn de bou, prins la centura gabierului *(v. fig.)*, în care se ţinea unsoare pentru osiile macaralelor.



Cornuri de ceaţă:
A – Viking; *B* – modern.

Corn de gabier

CORN DE IARBĂ *înv., ist.* Corn în care lunarii păstrau pulbere pentru a o pune în lumina tunului.

CORN DE MATISIT *înv.* Corn de bou, folosit drept cavilă de matisit. În acest scop, cornul se încălzea la foc de cărbuni pentru a-l înmuia, după care se îndrepta, se lăsa să se răcească, se astupa cu un dop din lemn la capătul deschis şi se pilea vârful.

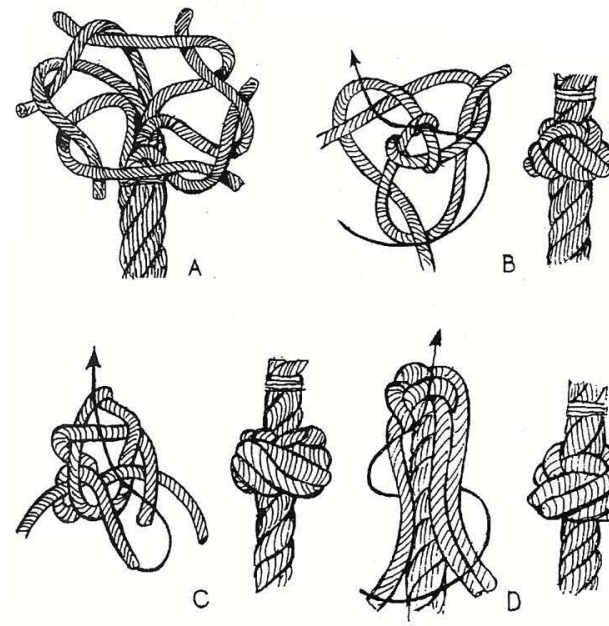
CORNETĂ *ist.* Pavilion asemănător unui ghidon, dar prins pe un baston susţinut de o labă de gâscă.

CORNIER LĂCRIMAR Profil cornier prin care se realizează, la construcţiile nituite, legătura bordajului lateral cu puntea. Dacă puntea are înveliş din lemn, între C.L. şi rama învelişului se află jgheabul de scurgere a apei.

CORNIST *mil., înv.* gornist.

CORNUL DE AUR (Haliç) G. la ţărmul european al Turciei la intrarea dinspre S în Str. Bosfor. Lung. 12,2 km; lăţimea 91–122 m; ad. cca. 47 m. Accesibil pentru navele maritime mari. Separă oraşul Istanbul în cartierele Pera şi Galata la N şi Stanbul la S.

COROANĂ 1. *v.* cabestan. **2.** Nod la capătul unei parâme, care poate fi: C. şi cap de bulgar dublu; C. dublă cu nucă; C. şi cap de bulgar în trei sau patru; C. dublă şi cap de bulgar; C. şi diamant.



Coroane:
A – simplă din şase; *B* – simplă cu nucă dublă; *C* – simplă cu cap de bulgar dublu; *D* – dublă cu nucă simplă

COROMANDEL Câmpie litorală joasă cu lagune (lung. 700 km) pe coasta estică a Indiei (Golful Bengal).

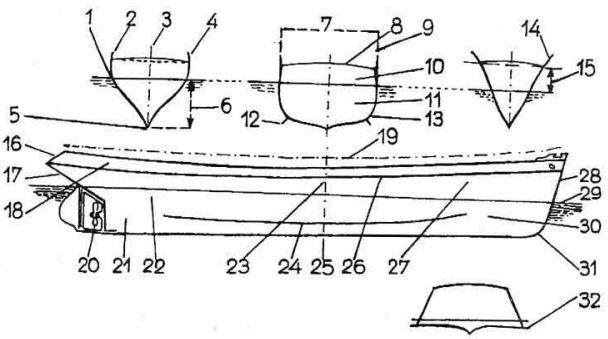
CORONA BOREALIS Constelaţie având steaua nautică Alphecca; în latină „Coroana nordului".

CORONAMENT 1. Intersecţia tabloului pupa (oglinzii) cu puntea. Dacă nava are parapet pupa, C. este copastia acestuia; *v. fig.* navă de 74. 2. Partea superioară a bordurii cheului sau digului.

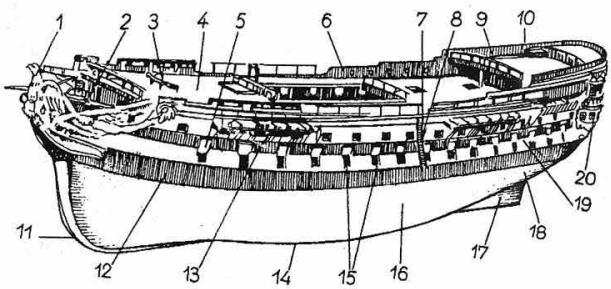
CORONAZO Vânt puternic care bate dinspre Sud pe coasta de Vest a Mexicului.

CORPUL MAIŞTRILOR DE MARINĂ Corp constituit oficial prin Decret regal la 6 mai 1909, în semn de recunoaştere a rolului maiştrilor de marină, absolvenţi ai Şcolii de Maiştri de Marină înfiinţată în 1897 şi ca specialişti de clasă în diverse domenii ale tehnicii navale. Ziua de 6 mai se serbează ca „Zi a maiştrilor militari de marină". *v.* şi Liga Maiştrilor Militari de Marină.

CORPUL NAVEI Partea principală a unei nave constând din osatură, bordaj interior şi exterior, punţi cu suprastructuri (teuga, castelul central, duneta). Prin construcţia şi forma sa, C.N. trebuie să asigure flotabilitatea şi insubmersibilitatea navei, rezistenţa la solicitări, rezistenţa minimă la înaintare, instalarea mecanismelor şi armamentului, cazarea echipajului



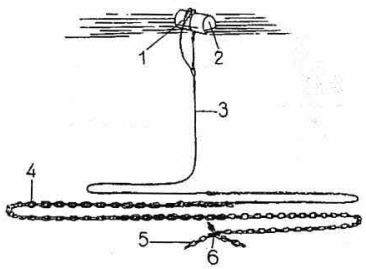
Corpul unei nave moderne (metalice):
1 – linie de plutire; *2* – copastie; *3* – axul navei; *4* – parapet; *5* – chilă; *6* – pescaj; *7* – lăţime; *8* – curbură; *9* – intrând; *10* – operă moartă; *11* – operă vie; *12* – chilă de ruliu; *13* – gurnă; *14* – stelatură; *15* – bord liber; *16* – coronament; *17* – boltă; *18* – cartier; *19* – selatură; *20* – elice; *21* – lemn mort; *22* – şold; *23* – centru; *24* – chilă de ruliu; *25* – cuplu maestru; *26* – parapet; *27* – arc; *28* – etravă; *29* – linie de plutire; *30* – obraz; *31* – piciorul etravei; *32* – genunchi.



Corpul unei nave de linie (din lemn):
1 – figura galionului; *2* – galion; *3* – apostoli; *4* – teugă; *5* – arc; *6* – parapet; *7* – tăietură; *8* – scară de bordaj; *9* – dunetă; *10* – parapet; *11* – etravă; *12* – obraz; *13* – portsart; *14* – chilă; *15* – sabord; *16* – operă vie; *17* – lemn mort; *18* – şold; *19* – cartier; *20* – butelie.

etc. Corpul cuprinde două părţi esenţiale: partea imersă numită carenă sau „operă vie" şi partea emersă numită „opera moartă". Corpul Sm. se compune din două părţi: „corpul rezistent" interior care preia toată presiunea mediului acvatic şi „corpul exterior" care-i dă Sm. o formă hidrodinamică. C.N. se caracterizează prin dimensiuni şi formă şi poate fi construit din lemn, metal, beton armat, materiale plastice armate cu fibră de sticlă ş.a. *sin.;* cocă.

CORP MORT Instalaţie pentru legarea navei, compusă dintr-un flotor legat cu o sârmă la un lanţ ancorat puternic pe fundul mării. Nava care urmează



Corp mort:
1 – ochi de prindere; *2* – flotor; *3* – sârmă; *4* – lanţ; *5* – lanţ de fund; *6* – inel central.

a fi legată trage la bord flotorul, apoi sârma şi în cele din urmă lanţul care este trecut prin nară şi prins cu o cheie de lanţul de ancoră. C.M. se foloseşte, de regulă, în rade deschise, unde nu există geamanduri de legare.

CORP REZISTENT *v.* submarin.

CORPUS CHRISTI Oraş şi un important port al SUA (Texas), situat pe ţărmul lagunei cu acelaşi nume la G. Mexic, cu care se leagă printr-un canal maritim. Capacitatea de trafic este de 42 mil. t. Exploatări bogate de petrol şi gaze naturale; export: produse petroliere şi chimice, bumbac, aluminiu ş.a.

CORSAR 1. Marinar care practică războiul de cursă *(a nu se confunda cu pirat); v.* cursă (3) şi scrisoare de marcă. 2. Navă a unui corsar. 3. Denumire improprie dată navelor de război, în primul şi cel de al doilea război mondial, care atacau în special navele comerciale.

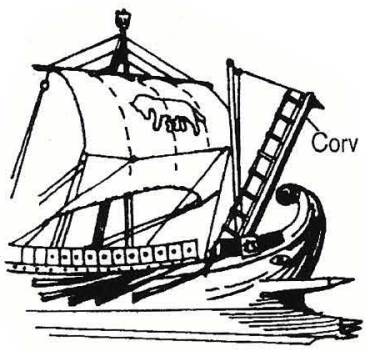
CORSICA (*fr.* Corse) 1. Ins. în N M. Mediterane separată de Ins. Sardinia prin Str. Bonifacio. Departament al Franţei. Cca 300 mii loc. Supr. 8,7 mii km². Relief muntos, alt. de până la 2710 m. Ţărmurile dantelate cu mai multe golfuri şi băi (G. Valinco, Ajaccio, Porto ş.a.). Climă mediteraneană; temp. med. în ian. +12°C, iul. +25–26°C. Culturi de viţă de vie, citrice, pescuit, turism. Pr. porturi Ajaccio (centru ad-tiv), Bastia. *ist.* Stăpânită succesiv de vandali, bizantini, vizigoţi, longobarzi, arabi, pisani, genovezi. Din 1768 a intrat în componenţa Franţei. În C. s-a născut Napoleon Bonaparte. 2. Str. care separă Ins. C. de Arh. Toscan. Face legătura între mările Ligurică şi Tireniană. Lăţimea 75 km; ad. max. 500 m. Este traversată de un curent spre N cu vit. de 1 km/h. Pr. port Bastia.

CORT *(rar)* Tendă groasă.

CORUŇA, (La ~ Oraş-port şi BMM în NV Spaniei (Galicia) în G. La Coruña la Oc. Atlantic. 207 mii loc. Şantiere navale; importantă bază de buncheraj

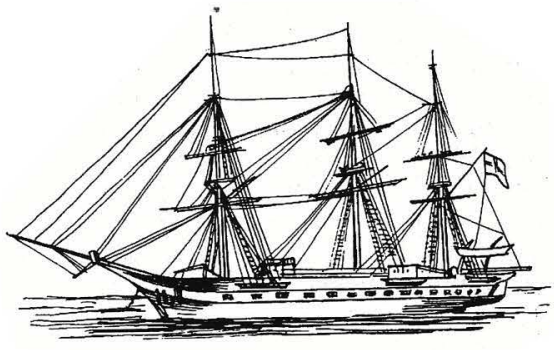
pentru navele în tranzit. Pescuit, ind. peştelui, metalurgică, chimică, de armament ş.a.

CORV *(lat.* Corvus) *ist.* Dispozitiv, folosit în antichitate pe navele de luptă romane, constând dintr-o schelă mobilă prevăzută cu o grindă terminată la capăt cu un cioc metalic ascuţit. În momentul abordării navei inamice schela, fixată la bază de un catarg situat în prova, era lăsată să cadă pe puntea navei abordate prinsă astfel de ciocul „corbului" şi pe pasarela astfel formată legionarii romani treceau pe puntea navei adverse pentru a o cuceri prin luptă corp la corp.



Navă de luptă cu Corv

CORVETĂ *(fr.* Corvette) *ist., mil.* **1.** Navă cu vele, la început cu doi apoi cu trei arbori şi velatură pătrată, mai mică decât fregata, dar ca şi acesta folosită în sec. XVII–XIX pentru cercetare, escortă şi atacurile comunicaţiilor maritime inamice, fiind armată cu 20–30 tunuri. Pe la mijlocul sec. XIX au apărut C. cu maşini cu aburi, propulsate cu zbaturi apoi cu elice, având un depl. de 800–3500 t, vit. 14 Nd (26 km/h) şi armate cu 12–32 tunuri instalate pe puntea superioară. **2.** În al doilea RM, au primit numele de C. în flotele Angliei, SUA ş.a. navele special construite pentru apărarea AA şi ASm. a transportoarelor şi pentru patrulare; depl. 500–1600 t, vit. 16–20 Nd (30–37 km/h), armate cu II–III tunuri universale de 76–102 mm, II–VI tunuri AA automate, aruncătoare de grenade ASm şi dotate cu instalaţii radar şi hidrolocatoare. **3.** C. moderne, construite după al doilea RM au depl. de 1000–1200 t, motoare Diesel sau Diesel-electrice, vit.: 23 Nd (43 km/h) şi sunt dotate cu rachete, torpile, tunuri automate, aruncătoare de grenade ASm, mijloace moderne de supraveghere aeriană şi submarină şi pot executa misiuni de pază şi siguranţă în zona litoralului.


Corvetă (1)

CORVUS Constelaţie având steaua nautică Gienah; în latină „Corb".

COSA, Juan de la ~ (1460–1510) Navigator şi geograf spaniol, însoţitor al lui Cristofor Columb în primele sale două călătorii spre Indii. Pilot al expediţiei conduse de Alonso de Ojeda şi Amerigo Vespucci în America de Sud (1499–1500). Se pare că este primul care şi-a dat seama că era vorba de un nou continent şi nu de Indii. A participat şi la alte expediţii de explorare a noului continent descoperit. Este considerat cel mai mare cartograf al sec. al XV-lea.

COSEMIVERSUS Funcţie trigonometrică folosită în navigaţie şi notată cu cosem $\alpha = 1-\sin\alpha$; *v.* semiversus şi sinusversus.1

COSTĂCHESCU, Constantin (1909–1982 n. Plăşeşti, Suceava). Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1930 şi al Şcolii Superioare de Război. A fost ambarcat pe Ds. „Mărăşeşti", „Regina Maria", apoi pe nava SMR „Suceava" devenind comandant de cursă lungă. A urmat un curs de submarine în Germania. Ambarcat pe Sm. „Delfinul" (1938) a executat serviciul pe această navă până în anul 1943 ca secund, apoi comandant. În al doilea RM, a participat la misiuni de luptă în M. Neagră unde la S de Yalta (Crimeea) a scufundat prin torpilare o navă de transport sovietică (5 nov. 1941). În 1951 a fost trecut în rezervă şi rechemat în 1953 când este numit şef de catedră navigaţie şi matematici la Şcoala Superioară de Marină, funcţie pe care a deţinut-o până în 1970 când s-a pensionat. Decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul" pentru fapte de arme.

COSTIER 1. Aflat pe coastă. **2.** Care se petrece în apropierea sau în vederea coastei, de ex., navigaţie costieră.

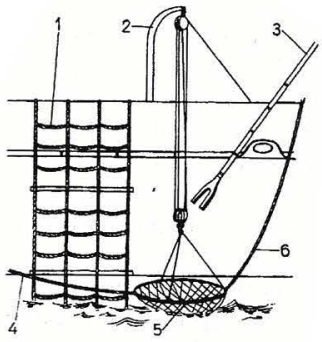
COSTIN, Constantin (1906–?) Locotenent-comandor comandant al Can. „Ghiculescu" în timpul celui de al doilea RM. A executat numeroase misiuni de luptă în anii 1942–1943. Decorat cu Ord. „Mihai Viteazul" pentru fapte de arme.

COSTUM DE SUPRAVIEŢUIRE Costum pentru naufragiaţi, confecţionat din mase plastice, fiind purtat într-un buzunar, lângă centura de salvare. Asigură protecţia împotriva frigului şi umezelii, prelungind durata de supravieţuire a naufragiaţilor în apă.

COSTUM DE SCAFANDRU Costum individual confecţionat din material impermeabil care se îmbină ermetic cu o cască prevăzută cu un vizor demontabil, conductă de aer şi un dispozitiv de evacuare a bioxidului de carbon. Costumul izolează scafandrul de mediul acvatic, dar nu şi de presiunea apei. Pentru ca presiunea apei să nu aibă influenţă asupra scafandrului se folosesc C.d.S. metalice rigide. Pentru a permite coborârea scafandrului în adâncime, ghetele acestuia au talpa de plumb, iar la nevoie greutatea de coborâre este completată cu plăci adiţionale de plumb. Greutatea întregului costum din material impermeabil este de cca 80 kg.

COŞ 1. Structură metalică cilindrică sau ovală, prin care se evacuează fumul de la căldări sau motoare. La partea superioară are o căciulă pentru devierea fumului şi îmbunătăţirea tirajului căldării. Poate fi susţinut de sârme laterale, denumite sarturile C. Pe navele fluviale este, de regulă, rabatabil pentru a permite trecerea pe sub poduri. Numărul de C. este un semn de identificare a navelor. **2.** *sin.* boltă. **3.** *sin.* guler (1).

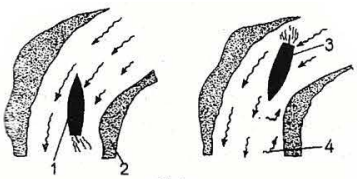
COŞ DE SALVARE Plasă fixată pe un cerc metalic cu diametrul de circa 2 m şi suspendată cu ajutorul unei labe de gâscă şi al unui palanc la un grui mic; poate fi manevrat eventual cu o furcă, cu un braţ prova şi cu unul pupa. C.d.S. este folosit pentru ridicarea naufragiaţilor, de multe ori atât de extenuaţi încât nu mai sunt în stare să apuce un capăt de parâmă.



Coş de salvare:
1 – scară de salvare; *2* – gruie; *3* – furcă; *4* – braţ pupa; *5* – coş; 6 – braţ prova

COŞ ROTUND ÎMPLETIT *ist.* Ambarcaţiune rudimentară cu bordajul realizat din trestie împletită şi etanşat cu smoală şi răşină. A fost folosit de vechii sirieni şi egipteni pentru traversarea râurilor sau lacurilor mici de către o singură persoană. În acelaşi scop au fost folosite vase rotunde (asemănătoare unor butoaie) făcute din lut ars.

COŞAVA *meteo* Vânt foarte rece, cu viteză mare, care bate dinspre Alpii Dinarici, îndeosebi primăvara. Se face simţit în SV României şi în defileul Dunării, unde poate provoca valuri mari în special la intrarea fluviului în cazane.



Cot:
1 – navă navigând în amonte; *2* – întinsură; *3* – navă navigând în aval; *4* – contracurent.

COT *fl.* Curbură a malului unui curs de apă. **C. de mal** *sin.* colţ de mal; cotitură.

COTA APELOR Nivelul apei curgătoare la un moment dat, citit pe mira hidrometrică reprezentând distanţa dintre etiaj (gradaţia 0) şi nivelul apei. Cotele situate deasupra etiajului sunt pozitive (+), cele situate sub etiaj sunt negative (-). Ex.: „Cota apei este de 200 cm, scade 10 cm" arată că nivelul apei este mai mare cu 200 cm de etiaj (media celor mai scăzute ape–gradaţia 0), iar faţă de ziua de ieri s-a micşorat cu 10 cm.

COTĂ 1. Adâncimea la care navigă un submersibil. **2.** Nivelul suprafeţei libere a unui râu (fluviu). Variază în funcţie de debit de la câţiva cm, la peste 2–3 m. **3. C. absolută**, nivel măsurat în raport cu nivelul mării.

COTĂ PERISCOPICĂ *mil.* Adâncimea la care un Sm. poate să supravegheze, cu ajutorul periscopului, suprafaţa apei, să folosească antenele de radio şi radiolocaţie şi dispozitivul de funcţionare a motoarelor Diesel sub apă (Schnorkel). Adâncimea poziţiei Sm. la C.P. este de 12–16 m.

COTER *înv., sin.* cuter.

COTIDALĂ Curbă ce trece printr-un punct amfidromic (*v.* maree) şi de-a lungul căreia se produce simultan mareea.

COTONOU Oraş-port în Rep. Pop. Benin (până în 1975 Rep. Dahomey) la G. Benin (fost Guineii) în Oc. Atlantic. Cca. 120 mii loc. Centru comercial: trafic anual de mărfuri 1,3 mil. t. Import: textile, prod. alim., maşini, prod petroliere; export: bumbac, ulei de palmier, cacao, cafea, arahide. Aeroport.

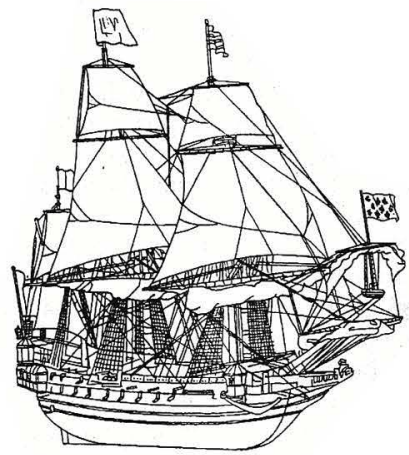
COTUL PISICII *fl.* Cot dublu în forma literei S, destul de pronunţat, aflat pe Dunărea maritimă între Mm 76 (satul Grindu, fost Pisica) şi Mm 68 (portul Reni). Zonă dificilă pentru navigaţie din cauza configuraţiei cotului şi depunerilor de aluviuni aduse de R. Prut. Şenalul navigabil este îngust şi de aceea sunt obligatorii: comunicarea între nave, respectarea restricţiilor de întâlnire în anumite puncte semnalizate şi este interzisă depăşirea.

COŢÁ A încinge o unitate de încărcătură (saci, baloturi, lăzi, butoaie etc.) cu un sapan din parâmă de cânepă, sârmă sau lanţ şi a agăţa sapanul coţadei la ganciul bigii pentru a manipula marfa.

COŢADĂ Cantitatea de marfă ridicată la o singură manevră a bigii, cranicului, granicului.

COŢAGIU Muncitor de port care coţează marfa.

„COURONNE" *ist.* Navă de linie cu trei arbori şi două punţi construită în Franţa la insistenţa cardinalului Armand Jean du Plessis în 1836. În 1838 a intrat în compunerea escadrei franceze din Biscaya. Considerată cea mai perfecţionată navă a epocii. Depl. 1087 t; dim.: 40×15×7 m; 72 tunuri de diferite calibre; echipaj 638 oameni.


„Couronne"

COUSTEAU, Jacques-Yves (1910–1997, n. la Saint-André-de-Cuzbac) Celebru explorator al adâncurilor mărilor şi oceanelor. Fost ofiţer în Marina militară franceză, din care s-a retras în 1957. A pus bazele unui grup de cercetări submarine (1944). În 1943 împreună cu Emile Gagnan a realizat un echipament de scafandru autonom (aparat autonom de respirat sub apă) numit acvalang (*v.*). În 1950 a reamenajat pentru cercetări oceanografice un vechi dragor obţinut de la marina militară britanică, pe care l-a botezat „Calypso" şi cu care a realizat numeroase campanii oceanografice (prima a avut loc în 1951–1952 în M. Roşie). A fost director al Muzeului Oceanografic din Monaco (din 1957). În 1959 a realizat submersibilul „farfuria scufundătoare", iar în 1962 „insula plutitoare". În activitatea sa oceanografică a inclus şi M. Neagră, inclusiv apele României. A desfăşurat o

intensă activitate cinematografică, realizând filme ca: **Lumea tăcerii (Le Monde du silence)** în 1955 şi **Lumea fără soare (Le Monde sans Soleil)** în 1964. A publicat mai multe lucrări: „Lumea tăcerii" (împreună cu Frederic Dumas) şi „Marea cea vie" (împreună cu James Duga). A desfăşurat o campanie susţinută pentru ocrotirea mediului marin ameninţat de poluare şi degradare din cauza nerespectării de unele state a normelor de protecţie a acestuia.

COVERTĂ *MC* Puntea superioară descoperită.

COVOR Ţesătură triunghiulară ce se aşterne în camera bărcii când aceasta transportă un ofiţer.

COVUZ *sin.* Rama gurii de magazie *(termen folosit în şantiere).*

COX, pistol ~ Pistol submarin pentru prezoane, folosit în lucrările de salvare şi de ridicare a navelor scufundate, la baterea de prezoane sub apă sau a prezoanelor goale în interior pentru a introduce aer într-un compartiment inaccesibil.

CRAIERĂ (*engl.* crayer) **1.** *ist.* Mic velier (60–80 tone), puntat, folosit în sec. XIV–XV în apele interioare din Flandra. **2.** Velier maritim de transport cu trei arbori (dintr-un singur trunchi fiecare) şi vele la treime folosit în M. Baltică. Asemenea nave s-au construit şi în Normandia, de unde plecau în apele Insulei Terra Nova (Newfoundland) pentru pescuit scumbrii.

CRAIŢ *fl., sin.* foarfecă (1).

CRANIC Instalaţie de încărcare/descărcare independentă de catarg, care se poate roti 360° şi care deserveşte, de regulă, două hambare.

CRANIŢĂ *ist.* Tip de navă fluvială *(nu se cunosc alte detalii); sin.* graniţă.

CRAPODINĂ Suport de formă emisferică, al axului cârmei, al unui grui de barcă etc.

CRAS, riglă ~ Instrument pentru trasarea drumurilor şi relevmentelor, format din două raportoare cu gradaţiile înscrise astfel încât numai una dintre ele, cea corectă în cazul dat, să fie în picioare.

CRATĂ *MC* Ambalaj din şipci în formă de ladă, servind la împachetarea fructelor, bidoanelor, damigenelor, a unor mărfuri ambalate în saci de hârtie ş.a.

CRAVATĂ 1. Legătură cu care se reţine ancora la darea acesteia cu barca. **2.** Zbir prins la un capăt de vergă pentru a nu lăsa să treacă piciorul unui palanc.

CRAVELĂ Scândură ce formează bordajul unei ambarcaţiuni construite în sistem diagonal; *v.* diagonal, sistem.

CRĂCIUNOIU, Cristian dr. ing. (n. 1951 Bucureşti) Navomodelist, publicist şi istoric naval român, director al revistelor „Modelism Internaţional" şi „Tehnică şi Tehnologie Militară", redactor la Televiziunea Română. În scrierile sale acordă o deosebită atenţie marinei, în special marinei române dar şi aviaţiei. Cunoscut în ţară şi în străinătate prin cărţi precum **Corăbii străbune** (1983), **Low Danube Paddle Steamers** (Navele cu zbaturi pe Dunărea de Jos), 1995, **Danube Monitors** (Monitoarele Dunării), **Romanian Navy Torpedo-Boats** (Vedetele torpiloare ale Marinei Române) etc. De o bună apreciere s-au bucurat cărţile scrise în cooperare cu CAm Raymond Stănescu, **Marina română în primul război mondial 1916–1918** (2000) şi **Oţel, aburi şi torpile. Marina în Războiul de Independenţă** (2001).

CRÂSNIC *pesc.* Unealtă de pescuit confecţionată dintr-o plasă legată la colţuri de capetele a două nuiele curbate şi încrucişate; este prinsă de o coadă de lemn cu care se mânuieşte. Se foloseşte pe lacuri şi râurile domoale la adâncimi de 0,8–1,5 m; *sin.* ciorpac.

CREASTA VALULUI *oc.* Curbă ce uneşte cele mai înalte puncte ale valului.

CREPUSCUL Intervalul de timp dintre apusul/răsăritul Soarelui şi momentul când ultima/prima rază solară iluminează atmosfera. Distingem: **C. de dimineaţă** (zori) şi **C. de seară** (amurg). Ambele cuprind câte trei intervale: **C. civil**, între răsăritul/apusul Soarelui şi momentul când astrul se află la 6° sub orizont; **C. nautic**, când Soarele se află la 6–12° sub orizont, timp în care atât stelele cât şi orizontul se văd suficient de bine pentru a lua înălţimi la aştri şi a face punctul navei seara şi dimineaţa; **C. astronomic**, când Soarele se află la 12–18° sub orizont.

CRETA (*gr.* „Kriti"), Ins. grecească în M. Mediterană la S de Pen. Balcanică. Supr. 8,3 mii km². Cca 483 mii loc. Oraş pr. Iraklion. Relief muntos (alt. max. 2456 m). Podişul din centrul insulei are alt. 600–800 m. Coasta de S a insulei abruptă, puţin crestată, iar cea de la N este divizată de mai multe golfuri. Climă subtropicală. Temp med. în ian. +12°C; în iul. +26°C. Bogată în minereuri, viţă de vie, măslini ş.a. Porturi importante Iraklion, Ymnom, Knania. *ist.* Aici s-a dezvoltat vestita civilizaţie minoică (sec. 26–15 î.Hr.): a fost ocupată succesiv de romani, bizantini, arabi, cruciaţi, veneţieni şi turci. În 1913 a intrat în componenţa Greciei. În al doilea RM a fost invadată de trupele hitleriste de paraşutişti lansaţi de aviaţie (1941). Eliberată în nov. 1944.

CREVACE 1. Coastă de barcă; *sin., pesc.* crivac. **2.** Coastă de barcă încovoiată prin fierbere *(termen de marangoz).*

CRIC DE SALVARE Cric cu o forţă de 60–100 tf, folosit la lucrările de salvare pentru redresarea epavelor sau pentru susţinerea laterală a acestora. Se instalează pe vârful unor şcondri care se reazemă pe o talpă de lemn, putând fi folosit numai dacă fundul mării este foarte rezistent. Se utilizează şi pentru ridicarea unor lanţuri trecute pe sub navă.

CRIMEEA (*rus.* Kram) Pen. situată în S Ucrainei, scăldată la S şi V de apele M. Neagre iar la V de cele ale M. de Azov. La N este legată de continent prin istmul Perecop (8 km lăţime). Supr. 25,5 mii km². 1,5 mil. loc. Partea de N reprezintă o zonă întinsă de şes iar o parte mică în S este acoperită de Munţii Crimeii. Climă blândă, apropiată în partea de sud de cea mediteraneană. Principalele oraşe-porturi: Sevastopol (BMM principală a flotelor rusă şi ucraineană din M. Neagră), Kerci, Feodosia ş.a. Pe ţărmul sudic sunt mai multe staţiuni balneare: Ialta, Alupca, Eupatoria ş. a. Bogată în minereu de fier, viticultură, pescuit. *ist.* Cunoscută din antichitate sub numele de Taurida şi

colonizată de greci în sec. VII î.Hr. În sec. V î.Hr. pe terit. C. s-a dezvoltat Regatul Bosforean stăpânit apoi succesiv de goți, huni, alani, tătari și colonizat în parte de genovezi. În sec. XV tătarii au întemeiat aici hanatul C., vasal Imp. Otoman. În 1783 a fost alipită de Rusia. În 1853–1856 a fost teatrul războ. C. între Rusia pe de o parte și Franța, Marea Britanie, Turcia și regatul Sardiniei pe de altă parte, soldat cu înfrângerea Rusiei. În al doilea RM, în 1941 C. a fost teatrul operațiunii de cucerire a peninsulei de către armatele germano-române (18 oct.–16 nov.), iar în 1944 a operației de evacuare a peninsulei de către armatele germano-române (8 apr.–12 mai). În aceste operațiuni au participat activ forțele navale ale ambelor tabere în sprijinul armatei de uscat.

CRISTESCU, Corneliu (n. 1939, București) Contraamiral. Absolvent al Liceului Militar de Marină Galați, promoția 1956 și al Academiei Radiotehnică din Sankt Leningrad (1961). Funcții îndeplinite: comandant de navă purtătoare de rachete, comandant pe Sm. „Delfinul" (1986). În 1977. director adjunct al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza". Șef de catedră la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân", apoi comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân" (1993–1999). În rezervă din mai 1999. În 2005 a fost ales președinte al Filialei Constanța a Ligii Navale Române.

CRISTESCU, Ioan Ofițer de infanterie din armata Țării Românești, care a fost căpitan de pavilion al bricului „Maria" pe timpul primului său voiaj din anii 1834–1835.

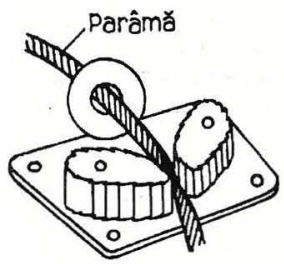
CRISTESCU, Nicolae (1894–?) Contraamiral (1945). În Marina Militară din 1914 ca elev bursier. Avansat Slt. 1916), a fost ambarcat pe vedeta fluvială „Mr. Sonțu" și Cr. „Elisabeta" cu care a participat în primul RM în bătăliile de la Turtucaia, Rașova și la apărarea Deltei. În 1921, aduce în țară torp. „Vijelia" preluat de la fosta marină austro-ungară în baza Tratatului de Pace de la Paris. A comandat succesiv primind grade superioare nava-școală „Mircea I" 1923–1925, Torp. „Smeul", Can. „Dumitrescu" și Ds. „Mărășești". În anii 1939–1940 comandă Forța Navală Maritimă. În al doilea RM a făcut parte din conducerea CPZC și CLMF, devenind comandant al acesteia din urmă 1944–1945). În 1945 primește funcția de Secretar general în Subsecretariatul de Stat pentru marină și de inspector general al Marinei. Trecut în rezervă în 1947. A avut preocupări literare publicând poezii închinate marinei.

CRISTMAS (Christmas Island) Atolul cu cea mai mare suprafață din Oc. Pacific (600 km², circumferința de 200 km). Împreună cu insula cu același nume formează colonia britanică Gilbert din Micronezia situată imediat la N de Ecuador. Pop. de cca 60 mii loc. Plantații de cocotieri. Pescuit de perle. Descoperit în 1777 de navigatorul englez J. Cook. Aici au fost efectuate teste (explozii) nucleare și termonucleare în 1957–1958 de către Marea Britanie.

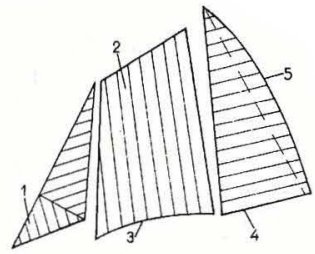
CRIVAC *v.* crevace.

CROAZIERĂ 1. Călătorie a unei nave militare în scop de instrucție sau pentru a arăta pavilionul. **2.** Călătorie de agrement pe o navă de pasageri sau cu un yacht; *v.* viteză de croazieră.

CROCODIL Piesă de fixare a manevrelor pe bordul ambarcațiunilor sportive.



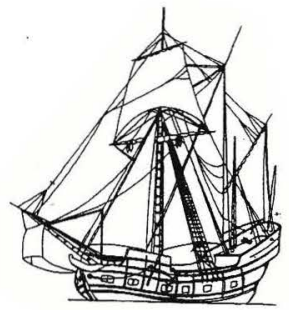
Crocodil



Croială:
1 – foc cu croială diagonală; *2* – randă cu croială dreaptă; *3* – curbură; *4* – velă bermudiană cu croială în cruce; *5* – rotunjime.

CROIALĂ 1. Operațiune de tăiere a ferțelor unei vele. **2.** Mod de dispunere a ferțelor unei vele. **C. diagonală** C. la care ferțele sunt dispuse în două direcții distincte, separate de o cusătură, începând de la colțul de mură până la marginea de cădere; este folosită la focuri și rande. **C. dreaptă** C. la care ferțele sunt paralele cu marginile de cădere; este cea mai veche C. folosită la toate tipurile de vele. **C. în cruce** C. la care ferțele sunt orizontale ◇ *arg.* „C. focului" Aspectul, comportarea, firea unei persoane.

CROMSTER *ist.* Navă cu vele, cu un tonaj brut de 160–180 t, folosită în mările nordice în sec. XVI–XVII.


Cromster

CROMWELL *hd.* **curentul ~** Cel mai mare „râu submarin", reprezentând curentul submarin ecuatorial din Oc. Pacific, care curge pe linia imaginară a ecuatorului de la V la E la o adâncime de 100 m, sau chiar mai mult, pe o distanță de peste 5500 km și pe o lățime de 300 km la contactul cu Oc. Atlantic. Vit. cca 2,6 Mm/h.

CRONOGRAF Ceas de precizie, prevăzut cu un indicator de contare a secundelor, care poate fi oprit prin apăsare pe un buton. Uneori C. este echipat cu două indicatoare: după oprirea primului indicator, cel de-al doilea continuă să se rotească, permițând să se măsoare intervale mici de timp.

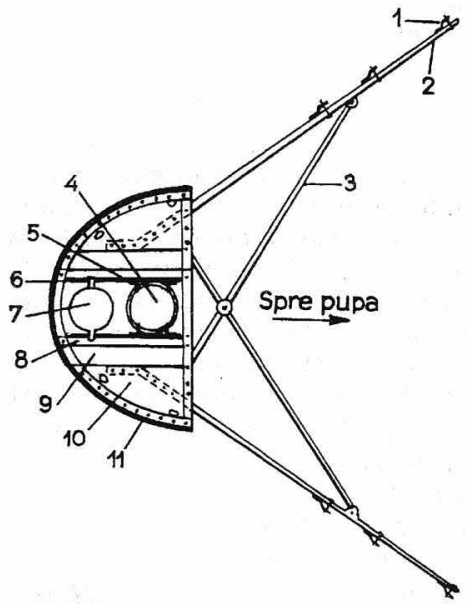
CRONOMETRU Ceas de precizie, cu mers foarte regulat, arătând în principiu ora meridianului Greenwich. Deoarece C. prezintă o variație – o marșă diurnă – pentru a obține ora meridianului Greenwich, orei C. i se aplică o corecție, denumită stare absolută. Marja diurnă trebuie să fie de maximum 6s. C. este suspendat cardanic, are un cadran care arată timpul

rămas până la oprire, iar secundarul efectuează două bătăi pe secundă. C. se întoarce în fiecare zi, la aceeaşi oră, de şapte ori şi jumătate. Apărut în 1738 în Anglia, C. a permis calcularea longitudinii pe mare; *sin.* C. de marină. C. moderne cu cuarţ au o precizie mai mare. C. cu cea mai mică marjă diumă se numeşte C. etalon.

CRUCE 1. Încurcare a lanţurilor de ancoră, după ce nava a girat cu 180°. **2.** *v.* braţare. **3.** Piesă din lemn la capătul unui şcondru de acostare pentru a se fixa mai bine în mal. **4.** Piesă din lemn suspendată cu o cheiţă cu ţâţână, pe care se aşază un tambur de sârmă pentru desfăşurare.

CRUCEA SUDULUI *v.* Crux.

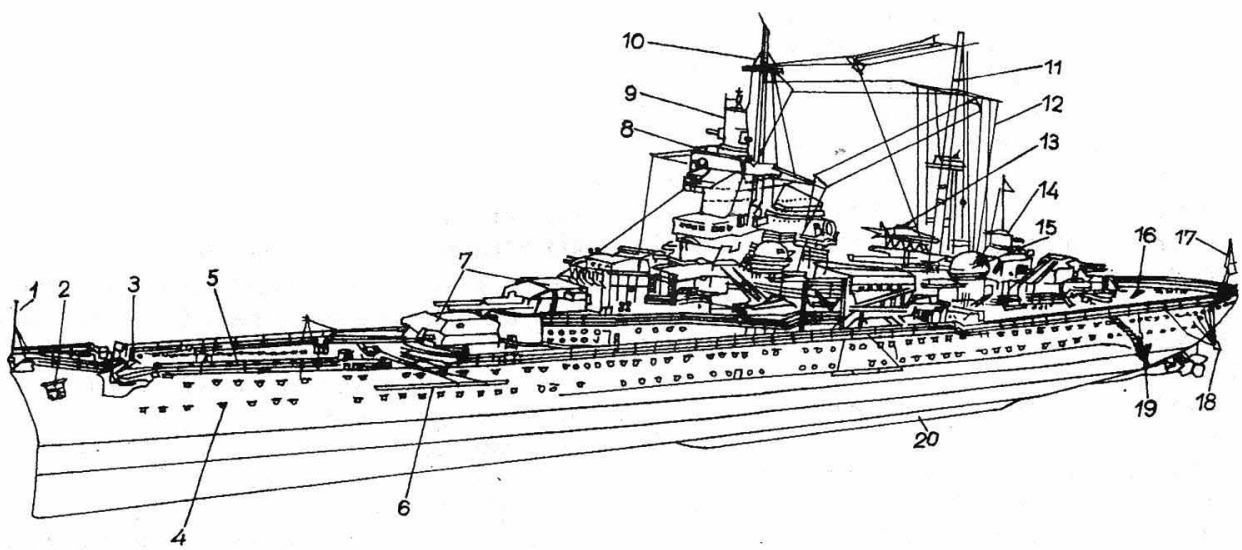
CRUCETĂ Piesă compusă din furci (bare longitudinale), traverse şi antenele crucetei, cu urechi pentru pataraţine, care face legătura între arborele gabier şi arboret. Serveşte şi pentru a da deschidere sarturilor arboretului.



Crucetă (vedere de sus):
1 – urechile antenei; *2* – antenă; *3* – întăriturile antenei; *4* – gaura arboretului gabier; *5* – cercul crucetei; *6* – cheia arboretului; *7* – arboret; 8 – furcă; *9* – gaură de pisică; *10* – podeaua crucetei; *11* – ramă (arc).

CRUCIERĂ *mil.* Acţiune de luptă dusă în mod sistematic, timp îndelungat şi la mari distanţe de bazele proprii, pe căile de comunicaţii maritime inamice, cu nave de suprafaţă şi submarine pentru căutarea şi distrugerea navelor şi convoaielor inamice. În acest scop au fost folosite ca nave corsar crucişătoare grele şi uşoare, nave comerciale armate cu artilerie, inclusiv nave de linie.

CRUCIŞĂTOR (*ol.* Kruiser) *mil.* **1.** Una din principalele nave de luptă (mai mică decât nava de linie şi mai mare ca un distrugător) care, începând din anii 80 (sec. XIX), a intrat în compunerea tuturor flotelor mari din lume. Este o navă rapidă, cu rază mare de acţiune şi armament puternic, care în preajma celui de al doilea RM a atins următoarele performanţe: (cr. tip Gneisenau) depl. 26 000 t; dim: 234,9×30×9,9 m; puterea maşinii de 160 000 CP, vit. 32 Nd; autonomie 10 000 Mm; cuirasă: centura 330 mm, turelele 305 mm; artilerie: IX tunuri × 280 mm, XII × 150mm, XIV × 105mm, XVI × 37mm; 6 tuburi lanstorpile de 533 mm; 4 hidroavioane. Misiuni principale: atacul submarinelor, navelor de suprafaţă (militare şi civile), a convoaielor şi a obiectivelor importante de pe litoralul inamic, asigurarea debarcării desantului maritim, sprijinul cu foc al trupelor terestre ce acţionează în zona litoralului, apărarea convoaielor şi grupărilor de nave de luptă proprii împotriva atacurilor flotei inamice ş.a. În al doilea RM, statele beligerante (îndeosebi Anglia şi SUA) au construit CrAA folosite pentru apărarea antiaeriană a convoaielor în punctele de formare şi pe timpul traversadei. După al doilea RM, flotele mari au fost dotate cu noi tipuri de Cr: purtătoare de rachete antisubmarine, transportoare de aparate de zbor, purtătoare de rachete cu propulsie nucleară, cu misiuni specifice scopului pentru care au fost construite. *Ist.* Denumirea de Cr. s-a dat iniţial fregatelor din epoca navelor cu vele (mai mici decât navele de linie cu vele



Crucişător greu:
1 – baston de geac; *2* – stema navei; *3* – ancoră; *4* – iublouri; *5* – plajă prova; *6* – tangon descrucişat; *7* – turele de artilerie de 203 mm; *8* – gabie; *9* – comandă de artilerie; *10* – arbore trinchet; *11* – arbore mare; *12* – saule de semnale; *13* – hidroavion; *14* – post secundar de comandă; *15* – post de comandă a artileriei AA; *16* – plajă pupa; *17* – baston de pavilion; *18* – apărătoare elice; *19* – scară; *20* – chilă de ruliu.

şi care încrucişau mările în căutarea şi scufundarea navelor comerciale. *v.* Războiul de cursă. În sec. XIX, în jurul anilor '80, a apărut Cr. ca navă de luptă cu corpul de oţel propulsat cu ajutorul maşinilor cu abur având şi vele ca mijloc auxiliar de propulsie. După 1900 au apărut două tipuri distincte de Cr. protejate cu cuirasă: numai pe punte (45–76 mm) şi în borduri (100–203 mm). Tratatul de la Washington (1922) privind limitarea armamentului naval, semnat de 5 state (SUA, Anglia, Franţa, Italia şi Japonia) a stabilit (teoretic) ca depl. Cr. oricărui stat să fie limitat de 10 000 t, iar calibrul art. pr. 203 mm. După Tratat au apărut Cr tip „Washington": Cr. greu depl. 15 000 t şi Cr. uşor depl. 6000–12 000 t., care însă în realitate depăşeau prevederile tratatului atingând depl. de 26 000 t şi chiar mai mult, cu care au intrat în al doilea RM. **2.** Pe vremea marinei cu vele, fregată sau corvetă care **încrucişa.**

CRUCIŞĂTOR ANTIAERIAN *mil.* În cel deal doilea război mondial, crucişător dotat cu armament antiaerian automat, instalaţii complexe de radiolocaţie etc. Era destinat apărării antiaeriene a convoaielor şi a grupărilor navale importante.

CRUCIŞĂTOR ANTISUBMARIN Navă de luptă care are misiunea de a căuta şi distruge submarinele inamice în zonele îndepărtate ale mărilor şi oceanelor. Este dotat cu diferite mijloace de combatere a submarinelor rachete ASm., torpile autoghidate, aruncătoare ASm.), mijloace de căutare şi interceptare a Sm. ş.a. Poate lua la bord 12–20 elicoptere.

CRUCIŞĂTOR AUXILIAR *mil.* Navă comercială rapidă, armată cu piese de artilerie şi destinată executării unor misiuni de cercetare, siguranţă, escortă, blocadă etc.

CRUCIŞĂTOR CORSAR *ist.* În perioada 1890–1900, crucişător uşor, cu viteză mare şi protecţie redusă, destinat atacării comerţului inamic.

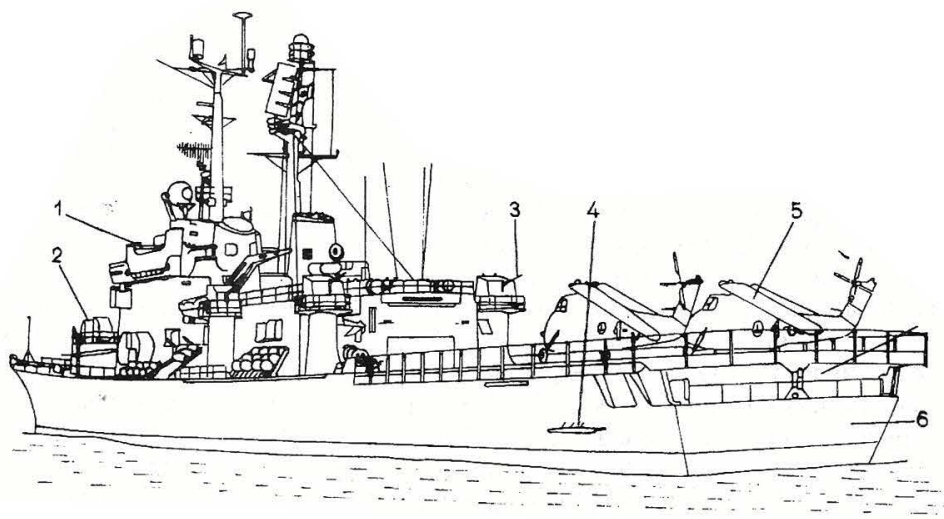
CRUCIŞĂTOR CU PROPULSIE NUCLEARĂ PURTĂTOR DE RACHETE Navă de luptă cu misiunea de a distruge în lupte navale navele de suprafaţă mari şi convoaiele, detaşamentele de desant, ţintele importante de pe uscat ş.a. Este armat cu rachete cu aripi tip „navă-navă" cu rază mare de acţiune. Având propulsie nucleară, poate acţiona timp îndelungat departe de bazele proprii.

CRUCIŞĂTOR CUIRASAT *ist., mil.* Navă de luptă intermediară între crucişător şi navă de linie, înlocuită apoi cu crucişătorul de bătălie. În timpul primului război mondial au acţionat totuşi şi C.C. construite până la apariţia crucişătorului de bătălie.

CRUCIŞĂTOR DE BĂTĂLIE *ist., mil.* Navă de luptă cu armament şi deplasament egale sau aproape egale cu cele ale navei de linie, cu cuirasă mai slabă, dar cu viteză mai mare decât aceasta. A fost întrebuinţat în primul şi în cel de al doilea război mondial; astăzi nu se mai află în dotarea flotelor.

CRUCIŞĂTOR PURTĂTOR DE APARATE DE ZBOR Navă de luptă înzestrată cu avioane V/STOVL şi elicoptere. Are misiunea de a căuta şi distruge navele de suprafaţă şi submarinele inamice, de a lovi cu aviaţia şi rachetele obiectivele importante ale acestuia de la sol, de a asigura acţiunile pe mare ale grupărilor navale proprii ş.a. Depl. 40 000 t. Poate lua la bord peste 30 aparate de zbor (vânătoare, asalt, elicoptere), rachete AA şi ASm. şi artilerie universală; *sin.* crucişător sau portavion STOVL.

CRUCIŞĂTOR PURTĂTOR DE RACHETE Navă de luptă având ca misiuni principale atacul şi distrugerea navelor mari de suprafaţă (militare şi civile), convoaielor şi obiectivelor importante ale inamicului de pe uscat ş.a. Depl. 14 000 t; vit. 30 Nd. Este armat cu rachete tip „navă-navă" şi „navă-aer", aruncătoare reactive şi artilerie universală. Poate lua la bord 2–3 elicoptere.



Crucişător purtător de rachete: *1* – comandă; *2* – lansator de rachete; *3* – tun AA; *4* – apărătoarea elicei; *5* – elicopter; *6* – tablou.

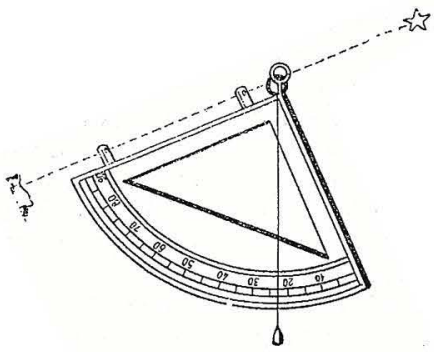
CRUCIŞĂTOR STOVL (*engl.* short take-off/vertical landing) Crucişător purtător de avioane cu decolare scurtă şi aterizare pe verticală.

CRUCIŞĂTOR SUBMARIN *v.* „Surcouf".

CRUX Constelaţie din emisfera sudică (crucea Sudului) cu stelele nautice Acrux şi Gacrux.

CUADRANT 1. A patra parte dintr-un cerc, rezultat al împărţirii acestuia prin două diametre perpendiculare (*sin.* cadran). **2.** *înv.* Instrument de navigaţie cu reflecţie.

Servea la măsuratul unghiurilor până la valoarea de 90°. C. a precedat sextantul de care a fost înlocuit; *sin.* cvadrant.



Cuadrant marinăresc din sec. al XV-lea

CUADRATURĂ Poziția lunii sau a unei planete (față de Pământ), când longitudinea lor diferă de cea a Soarelui cu 90° sau 270°. La cuadratură mareele sunt mai slabe decât cele normale, fiind numite „maree de cuadratură" sau „maree moarte"; (*v.* configurație).

CUADRUPLU Cu patru țevi (tun), cu patru tuburi lanstorpile etc.; *sin.* cvadruplu.

CUARTERDEC 1. Suprastructură în treaptă la pupa. **2.** Puntea din pupa arborelui artimon. **3.** *ist.* Puntea castelului pupa în prova dunetei; *v. fig.* navă de 74.

CUBA Insulă în America Centrală insulară (Indiile de V), cea mai mare insulă din Arh. Antilelor. Supr. 110,9 mii km², 29,3 mil. loc. Ținut de șes cu excepția țărmului de sud, muntos, alt. max. 1972 m. De-a lungul litoralului C. se află numeroase insule și recifuri. Climă tropicală: temp. în ian. 22°C; iul.–aug. 28°C. Regiunea este bântuită de taifunuri. Principalele porturi: Havana (capitala), Santiago, Cienfuegos. Aeroport internațional Jose Marti. Pe terit. C. SUA posedă BMM Guantanamo, accesibilă pentru toate categoriile de nave. *Ist.* Descoperită de Columb în 1492, a fost cucerită de conchistadorii spanioli, care au decimat populația autohtonă și în sec. XVI–XIX au adus sclavi negri din Africa pentru munca pe plantații. În urma războiului hispano-american (1898), C. a devenit independentă și a intrat în sfera de influență a SUA. În 1959 puterea a fost preluată de un guvern condus de Fidel Castro Ruz, care a instituit un regim politic și economic socialist.

CUBAJ *MC* Termen general indicând volumul anumitor mărfuri pentru care nivelul se calculează la volum și nu la greutate. Unitatea de măsură pentru C. este „tona navlu" echivalentă cu 1,13 m³ (40 picioare cubice).

CUBURIȚĂ *ist.* Tip de ambarcațiune cu o capacitate de 300–400 de chintale, destinată transportului sării. În sec. XVIII au fost semnalate pe Dunăre numeroase *cuburițe.*

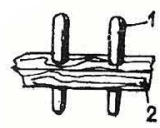
CUFĂR DE MARE Lădiță de marinar. Pe vremea navelor cu vele C.d.M. era ornamentat cu împletituri.

CUGLE, table ~ Table de azimut (1937) pentru latitudini de 0°–65° și declinații de 0°–23°.

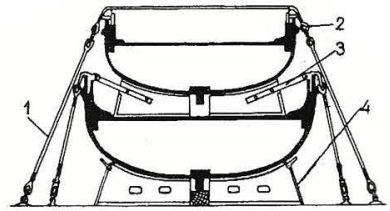
CUI *v.* bintă.

CUI DE DUBLAJ Cui din aliaj de cositor și cupru, utilizat pentru fixarea dublajului de aramă pe corpul navelor din lemn.

CUI DE STRAPAZAN Cui cilindric din metal sau lemn, înfipt în copastia unei bărci, pe care se reazemă rama. La bărcile de salvare, rama se află între două cuie de strapazan. La lotci, rama este ținută de strapazan (o brățară mică de piele) sau cu ajutorul unui zbir de strapazan, care o leagă de un singur C.d.S.; *sin.* ujbă.



Cui de strapazan:
1 – cui de strapazan; *2* – copastie.

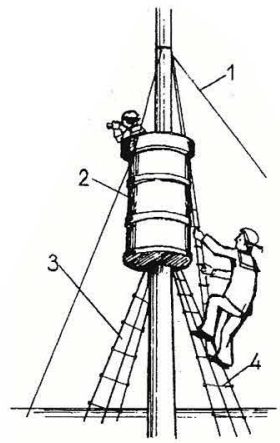


Cuib:
1 – boț de amarare; *2* – legătură; *3* – cavalet mobil; *4* – cavalet pe punte.

CUIB Câteva bărci așezate una în alta la bordul unei nave.

CUIBĂRI *(despre bărci)* A așeza bărcile pe punte una în alta; *v. fig.* navă de 74.

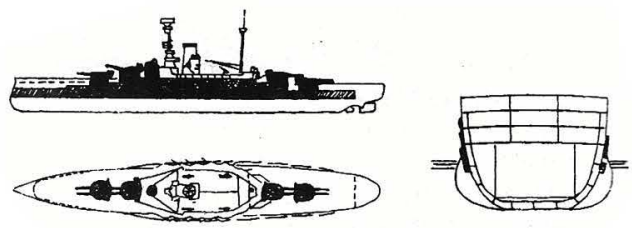
CUIBUL CORBULUI 1. Pe baleniere, butoi ridicat deasupra crucetei în care stă veghea pentru descoperirea balenelor. **2.** *mil.* Cutie metalică cilindrică cu ferestre spre prova, ridicată pe catarg pentru veghe. Așezată uneori la gabie, a preluat impropriu denumirea acesteia.



Cuibul corbului:
1 – strai; *2* – cuibul corbului; *3* – sart; *4* – grijea.

CUIRASAT *sin.* Navă de linie cuirasată; *sin., înv.* chiurasat. **C. de buzunar** Denumire dată, în literatura dintre cele două războaie mondiale, navelor germane din clasa „Deutschland" cu armament de navă de linie (șase tunuri de 280 mm) și depl. Washington de 10 000 t (în realitate, de circa 14 000 t). **C. pază coastă** Navă de luptă cu armament greu, dar cu viteză și deplasament reduse, destinată apărării coastelor în perioada anilor 1890–1900.

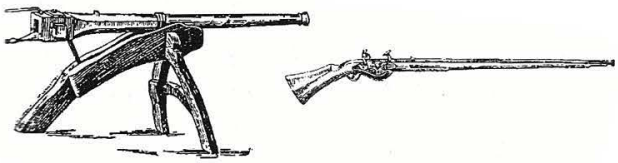
CUIRASĂ Înveliș din oțel aliat cu crom, nichel vanadiu s.a, atingând o grosime de peste 460 mm



Cuirasa unui crucișător cuirasat (redată cu negru)

destinat protejării bordajului și punții navelor mar împotriva proiectilelor sau bombelor de avion; *sin. înv.* chiurasă.

CULEVRINĂ (*fr.* Coulevrin) **1.** Tun cu țeavă lungă de diferite calibre, folosit în armatele și flotele din Europa sec. XV–XVII pentru tragerile de la mare distanță. Calibrul canalului țevii varia de la 4,2 cm la 24 cm, iar lungimea țevii între 18 și 50 calibre și uneori și mai mult. **2.** Armă individuală de foc de tipul archebuzei



Culevrină (tun) Culevrină (pușcă)

folosită de asemenea în Europa (Franța, Germania, Rusia ș. a.) în sec. XIV–XVI; calibrul de la 12,5 la 22 mm; lungimea țevii confecționată din fier sau bronz 1,2–2,4 m, greutatea de la 5 la 28 kg. Patul C. era ingust și oblic fiind ținut sub braț pe timpul tragerii.

CULMINAȚIE Trecerea unui astru la meridian. La aștrii circumpolari este vizibilă atât **C. inferioară**, cât și **C. superioară.**

CULOAR Spațiu pe punte între o suprastructură și parapet sau balustradă; *v. fig.* navă de 74.

CULORI *sin.* Pavilion național. ◇ „A-și arăta culorile": a) A ridica pavilionul (în mare); b) *arg.* A-și da arama pe față.

CUM AI CÂRMA? Întrebare adresată timonierului, la care acesta răspunde, după caz: „C. la zero", „C. este banda dreapta/stânga" etc.

CUNINGHAM, gabier ~ *v.* gabier cu rulou.

CUNNINGHAM, Andrew Browne (1883–1963). Amiral britanic. Absolvent al Școlii de cadeți ai Marinei de Război (1897) și al Academiei Edinburgh. Viceamiral 1937). În primul RM, în calitate de comandant al unei flotile de Ds, a acționat în Mediterana și M. Mânecii. Ulterior a comandat nava de linie „Rodney". Înal doilea RM (11 nov. 1940) a acționat cu succes împotriva flotei italiene la Taranto (superioară numericește). A organizat o escadră de crucișătoare, monitoare, canoniere ș.a. pentru a sprijini trupele terestre aliate ce acționau în Africa de Nord. A condus operațiile de evacuare a Greciei peninsulare și Ins. Creta (mai 1941), salvând grosul corpului expediționar aliat din Europa de SE. A contribuit la succesul debarcării anglo-americane în Sicilia (iul.–aug. 1943) cu participarea a 1000 de nave, sub comanda supremă a gen. Eisenhower. S-a afirmat ca unul din precursorii folosirii mijloacelor tehnice moderne în operațiile navale. Lucrări: A sailor's Odyssey (1951).

CUPA AMERICII *spt.* Unul dintre cele mai vechi și cunoscute trofee din cadrul concursurilor internaționale de yachting. Datează din anul 1851 când a fost oferită pentru prima dată sub denumirea de **„Cupa celor o sută de Guinee"** de către Escadra Regală de Yachturi a Marii Britanii la regata desfășurată în jurul Ins. Wight. Echipajul câștigător a fost cel al goeletei new-yorkeze de 30 m numită „America", acest nume fiind apoi extins asupra cupei respective, care a devenit „Cupa Americii". Câștigătorii americani ai cupei au donat-o Yacht-clubului din New York în 1857, pentru a fi folosită în calitate de cupă transmisibilă în cadrul concursurilor internaționale. Întrecerea pentru C.A. se desfășoară între un yacht care apără trofeul și unul care încearcă să-l câștige, ambele ambarcațiuni fiind selecționate pe baza unor serii de probe eliminatorii și potrivit unor criterii foarte stricte.

CUPĂ *v.* dragă.

CUPLARE *fl.* Legarea a două sau mai multe șlepuri (șalande etc.) cu ajutorul parâmelor (sârmelor) de cuplare pentru formarea danelor convoiului. După bordul în care se dau remorcile, distingem **C. la babord/tribord,** iar după lungimea remorcilor, **C. lungă/scurtă. C. în cruce** C. ce se realizează cu două remorci încrucișate; *v. fig.* convoi.

CUPLU 1. Pereche de coaste. C. aflat la lățimea maximă a navei se numește C. maestru. **2.** Locul unei secțiuni teoretice prin corpul navei.

CUPLU DE EVOLUȚIE Cuplu de forțe care tinde să întoarcă nava datorită rezistenței cârmei.

CUPLU DE REDRESARE Cuplu de forțe care tinde să aducă nava bandată în poziție verticală (nava dreaptă). Se compune din forța datorită greutății aplicate în centrul de greutate al navei și forța arhimedică (de plutire) aplicată în centrul de carenă.

CUPLU MAESTRU Secțiunea transversală de maximă suprafață a navei. Conturul său este delimitat de intersecția corpului navei cu un plan vertical transversal. Se notează cu semnul ⌀. La navele cu porțiune cilindrică poziția sa este la mijlocul lungimii navei.

CURAÇAO Ins. din Antilele Olandeze situată în M. Caraibilor la 75 km N de Venezuela. Posesiune olandeză. Supr. 472 km²; pop. cca 240 mii loc., în majoritate negri și mulatri. Relief muntos cu aspect colinar, alt. max. 372 m. Expl. de fosforite, guano, rafinării cu capacități de producție de 40 mil. t/an. Produse chimice, ciment. Culturi: trestie de zahăr, tutun, porumb, sisal, sorg, arahide. Import: mașini, produse alimentare; export: în principal produse petroliere (valoric 98% din totalul exporturilor) și renumite lichioruri. *ist.* În sec. XV, pe insulă au pătruns spaniolii. La începutul sec. XVII, olandezii au cucerit Ins. Aruba și Bonaire, iar în 1634 Ins. Curaçao.

CURAT 1. *(despre lanț)* Neîncurcat. **2.** *(despre un drum, cap sau relevment)* Exact, de ex.: „Nord curat".

CURĂȚIREA TANCURILOR Operațiune ce se execută pe petroliere pentru îndepărtarea din tancurile de marfă a reziduurilor caricului precedent, după o prealabilă degazare cu apă sărată fierbinte (uneori se adaugă și detergenți).

CURĂȚITOR DE GEAM Perie rotativă ce servește la curățirea geamului din comandă. Se montează, de regulă, la tribord – bordul în care se evită alte nave; *sin.* geam clar.

CURBĂ BATIMETRICĂ *hidr.* Linia care unește punctele de aceeași adâncime a unei ape; *v.* izobată.

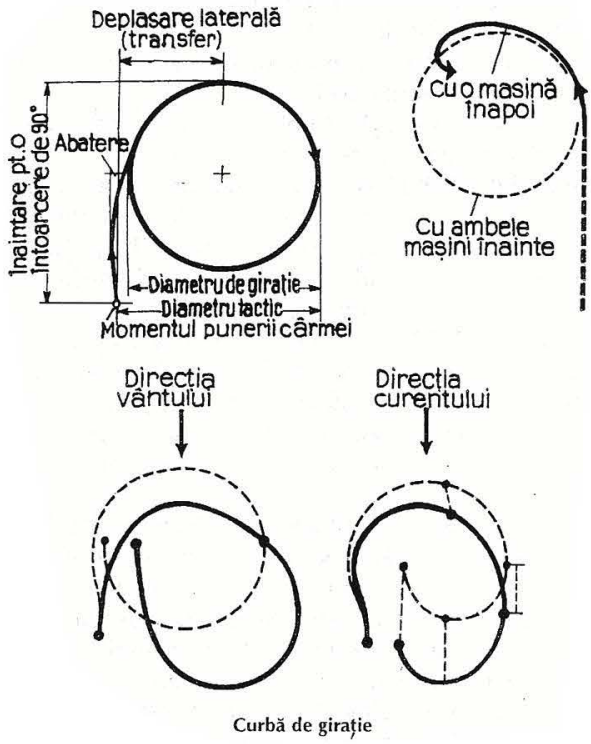
CURBA CÂINELUI *mil.* Curba descrisă de o navă care dă goană altei nave, menținând-o tot timpul în prova.

C.C. este folosită de navele antisubmarine şi de vedete pentru a da goană poziţiei de lansare.

CURBA DEVIAŢIILOR Curbă trasată într-un sistem de coordonate – de regulă carteziene, iar uneori polare – reprezentând variaţia deviaţiei compasului magnetic.

CURBĂ BUTACOV *v.* Butacov.

CURBĂ DE GIRAŢIE Curbă descrisă de centrul de greutate al navei la întoarcere. La punerea cârmei, nava întoarce puţin în bordul opus acesteia (abatere), după care descrie o curbă în bordul în care s-a pus cârma. Distanţa parcursă în sensul vechiului drum poartă denumirea de înaintare, iar cea parcursă pe normala la vechiul drum, deplasare laterală sau transfer. Diametrul



Curbă de giraţie

C.d.G. la o schimbare de drum de 180° se numeşte diametru tactic şi indică spaţiul necesar acestei întoarceri. C.d.G. devine circulară după o întoarcere de 180°, iar diametrul acestei porţiuni se numeşte diametru de giraţie sau final şi are importanţă mai mică, deoarece o întoarcere mai mare de 180° este extrem de rară.

CURBĂ DE REMORCĂ *sin.* Coarbă.

CURBĂ WILLIAMSON *v.* Williamson.

CURENT Parâma unui palanc.

CURENT DE ALBIE Curent provocat de valurile din ambele părţi ale curentului de spărtură şi care, neîntârziate de apa de revenire, urcă pe plajă mai mult şi mai repede decât de-a lungul albiei până într-un punct slab, în care dau naştere curenţilor de spărtură.

CURENT DE PLAJĂ Curent produs de valurile care izbesc plaja sub un unghi ascuţit, fiind, de regulă, paralel cu malul şi mai aproape de acesta în comparaţie cu linia de brizanţi. C.d.P. sporesc pericolul căderii între valuri a ambarcaţiunilor care trec prin brizanţi pentru a aborda plaja.

CURENT DE SPĂRTURĂ Curent format de apa de revenire a valurilor ce au lovit plaja şi care se acumulează uneori în anumite puncte, unde sparg linia de brizanţi; la acest tip de curenţi se deosebesc gâtul, relativ drept, şi capul, lărgit şi slăbit ca intensitate. C.d.S. au un efect de întârziere asupra valurilor care vin spre plajă.

CURENT LONGITUDINAL Element al osaturii punţii paralel cu axul navei *(a nu se confunda cu stringherul).*

CURENT MARIN Mişcare de translaţie a maselor de apă marină. Curenţii contribuie la circulaţia apei în natură, la modificarea liniei malurilor, la deplasarea gheţurilor, la schimbarea climei etc. După modul de formare, se disting următoarele feluri de curenţi: **C. de vânt** C. formaţi de vânturile de lungă durată; *sin.* **C. de derivă; C. de gradient** C. formaţi ca urmare a diferenţei de densitate şi de presiune a apei; circulă în plan vertical, prezentând o importanţă deosebită pentru dezvoltarea faunei şi florei din adâncime, pe care o alimentează cu oxigen; *sin.* **C. verticali; C. de compresare** C. formaţi ca urmare a înclinării nivelului oceanelor, pe care forţa gravitaţională tinde să o echilibreze; **C. de maree,** care pot fi: **C. de maree joasă** (eb) şi **C. de maree înaltă** (flut). După durata de acţiune, distingem: **C. permanenţi** C. ale căror direcţie şi viteză sunt constante; **C. periodici** *sin.* **C. de maree; C. sezonieri** C. a căror durată este limitată. După stratul de apă în care acţionează există: **C. de suprafaţă** C. formaţi în special sub acţiunea vânturilor permanente şi sezoniere adevărate fluvii curgătoare pe oceane, cu o adâncime de peste 3 m, care determină deriva navei; **C. submarini** C. ce se formează în straturile inferioare ale mării (oceanului) şi care se deplasează de obicei în direcţie opusă celei a C. de suprafaţă (de ex., în strâmtori); *sin.* **C. de adâncime, C. intermediari; C. de fund** C. ale căror mase de apă se deplasează în apropierea fundului oceanelor, fiind determinaţi de diferenţa de densitate şi de temperatură a apei; *sin.* **C. termohalini.** După structura fizico-chimică distingem: **C. calzi** C. cu apă mai caldă decât cea a mediului înconjurător, care se deplasează de obicei de la latitudini mici la cele mari; **C. reci** C. cu apă mai rece decât cea a mediului înconjurător, care circulă de la latitudini mari la cele mici; **C. de apă sărată** C. cu salinitate mai mare decât cea a stratului de apă prin care trec; **C. de apă salmastră** C. ce se formează la vărsarea marilor fluvii. Direcţia tuturor C. este influenţată în primul rând de direcţia vânturilor, de efectul Coriolis care îi face să se abată spre dreapta în emisfera nordică şi spre stânga în emisfera sudică, de configuraţia uscatului pe care îl întâlnesc, de relieful fundului etc. În unele zone există **sisteme de C. marini.** Astfel, în zona ecuatorială alizeele formează, în Oc. Atlantic şi Pacific, **C. ecuatoriali** care execută o mişcare circulară: iniţial se îndreaptă spre Vest, fiind ulterior deviaţi de continente de-a lungul meridianelor globului pământesc. Apoi, datorită vânturilor de Vest şi rotaţiei Pământului, îşi schimbă direcţia, depla-

șându-se de la Vest spre Est. De o parte și alta a ecuatorului se formează C. cu circuite mai mici, denumiți **C. de compensație**, contraecuatoriali; *v.* harta curenților marini. În marinărie se ține seama de influența C. la determinarea punctului navei, fundarisirea ancorei, lansarea minelor de curent ș.a.; *v.* anexa cu principalii curenți marini.

CURENT TRAVERSIER 1. Curent marin perpendicular sau aproape perpendicular pe intrarea într-un port sau canal. **2.** *fl.* Curent ce se deplasează de la un mal la altul al unui fluviu.

CURENTOMETRU Aparat pentru măsurarea direcției și vitezei curenților marini.

CURENTUL ELICEI Deplasarea maselor de apă antrenate de rotirea elicei. La mersul înainte ia naștere un curent aspirat slab de-a lungul carenei pupa către elice și un curent respins puternic înapoia elicei. La mersul înapoi, sensul celor doi curenți este invers. Prin acțiunea asupra cârmei C.E. influențează evoluția navei.

CURMĂTURA DUNETEI/TEUGII Extremitatea dinspre centrul navei a dunetei/teugii.

CURSA TORPILEI *mil.* Distanța parcursă de o torpilă cu o anumită viteză. O torpilă poate avea mai multe curse, care se reglează înaintea lansării, în funcție de distanța până la țintă. Mărimea C.T. este invers proporțională cu viteza torpilei.

CURSĂ 1. *MC* Voiaj, călătorie, ca în expr. „A fi în C." **2.** *ist.* Operația de atacare a comerțului maritim al inamicului cu nave armate de particulari. C. a fost practicată intens pe timpul navelor cu vele, fiind interzisă prin Declarația de la Paris (1856).

CURSĂ LUNGĂ *MC* Voiaj efectuat pe distanțe mari, pe rute maritime care leagă între ele două sau mai multe continente.

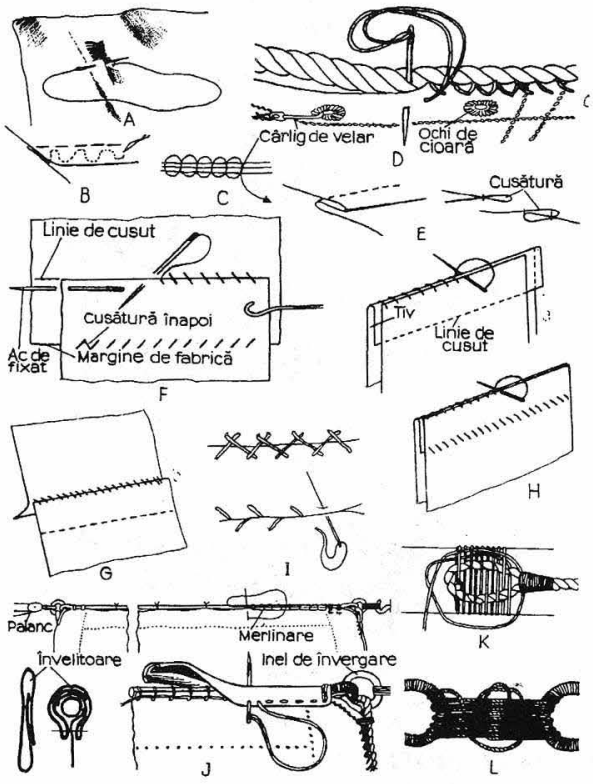
CURSIER *ist.* Tun principal al unei galere, instalat în prova, pentru a trage în ax.

CURSOARE *fl.* Curentul principal al apei.

CURTE DE PRIZE Tribunal care judecă și, eventual, validează prizele făcute în timp de război.

CURTIER MARITIM *MC sin.* agent de vapoare; *v.* brocăr.

CUSĂTURĂ 1. Îmbinare etanșată prin călăfătuire între două scânduri ale bordajului din lemn, formând harmuzul; *v.* harmuz. **2.** Îmbinare prin sudură sau nituire a două table din bordaj. **3.** Lucrare de velărie: **C. de boțman** C. utilizată pentru reparații; **C. înaintea acului** C. executată între două cusături ale unei vele; **C. de cizmar** C. folosită de obicei pe apărători sau căptușeli de piele; **C. de grandee** C. utilizată pentru coaserea grandeelor; **C. falsă** C. care constă în îndoirea pânzei de vele, fără a o tăia, după care se execută două cusături la colțuri; **C. lată** C. executată pe cele două linii de cusut; **C. rotundă** C. care poate fi simplă sau dublă; **C. în zig-zag** *(v. fig.).* **4.** Legătură între două ochiuri ale unor parâme sau între un ochi și un școndru. Distingem: **C. simple** și **C. portugheze** *v. fig. (a nu se confunda cu legătura portugheză).* **C. de trandafir** C. executată între două ochiuri care cuprind un școndru. Există două variante, după cum capetele parâmei sunt trecute în spirală în același sens sau în sens contrar. Se utilizează și pentru prinderea unui ochi pe un școndru sau a japapiei pe vergă. **5.**

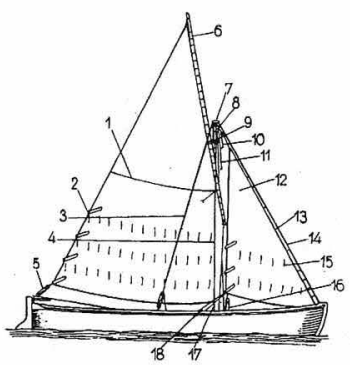


Cusături:
A – de boțman; *B* – înaintea acului; *C* – de cizmar; *D* – de grandee; *E* – falsă; *F* – lată; *G* – rotundă simplă; *H* – rotundă dublă; *I* – în zig-zag; *J* – de învelitoare; *K* – simplă; *L* – portugheză.

Legătura unei guri de rechin (a unei tenzi sau între două tenzi). **6.** Îmbinarea a două scânduri ale bordajului unei ambarcațiuni; acoperită cu o șipcă.

CUȘETĂ Pat în cabină. Sub C. se află sertare, iar la margine, o scândură de ruliu, pentru a împiedica alunecarea din aceasta pe timpul balansului.

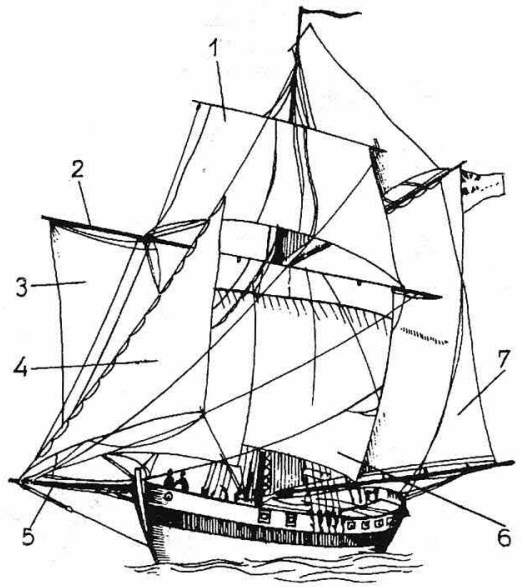
CUTER 1. Barcă cu zece-douăsprezece rame. **2.** Ambarcațiune sportivă din lemn, cu vele, cu un arbore purtând o velă mare (aurică) și un foc sau doi arbori cu vele aurice și un foc. **3.** *ist.* Navă de luptă sau de



Cuter modern:
1 – strângător; *2* – ochi de terjarolă; *3* – patarajină; *4* – sart; *5* – școta velei mari; *6* – vergă la treime; *7* – măr; *8* – rai; *9* – rocamiță; *10* – funga focului; *11* – funga velei mari; *12* – foc; *13* – canistrele; *14* – strai; *15* – sachet de terjarolă; *16* – palanc de fungă; *17* – mura velei mari; *18* – școta focului.

cabotaj, cu un singur arbore cu o velă mare, gabier, zburător, randă și focuri. Era armată cu câteva tunuri, fiind utilizată în mările înguste pentru paza coastelor, executarea cercetării și a unor acțiuni secundare. Era

folosită, de asemenea, de corsari. **4.** Navă cu un depl. până la 2000 t, folosită pentru paza coastelor. **5.** Navă mică de pescuit construită din lemn, cu vele sau maşini, uşoară şi manevrabilă.



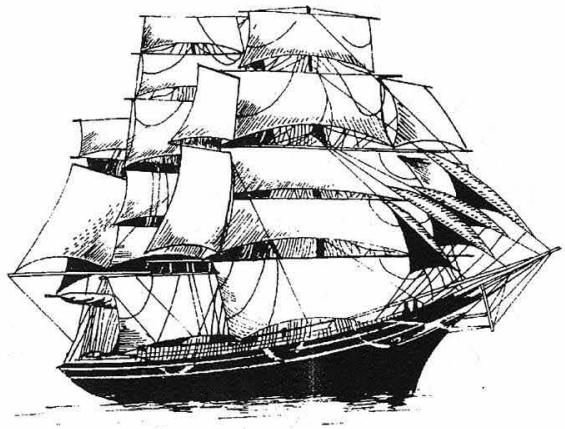
Cuter (la începutul sec. XIX):
1 – gabier; *2* – verfafor; *3* – aripă; *4* – foc; *5* – bompres; *6* – velă mare; *7* – randă.

CUTIA COMPASULUI *v.* compas.

CUTIA DERIVORULUI Locaş aflat pe chila ambarcaţiunilor cu vele, în care intră derivorul.

CUTREMUR SUBMARIN Cutremur provocat de mişcarea plăcilor tectonice care produc schimbări în configuraţia fundului oceanului cu degajarea unei energii imense şi declanşarea la suprafaţa oceanului a valurilor tsunami cu înălţimi de cca 10–30 m având viteza de deplasare de 500–800 km/h. Valurile tsunami izbind uscatul provoacă distrugeri, uneori catastrofale, şi chiar modificări ale reliefului. Cele mai multe C.S. au avut loc de-a lungul secolelor în Oc. Pacific şi parţial în Oc. Atlantic şi Indian. Cutremure catastrofale cu magnitudinea de până la 9 grade pe scara Richter au avut loc în anii 1900 şi 1964, iar cele mai multe C.S. au atins magnitudinea în jur de 7 grade. Cel mai catastrofal cutremur submarin a avut loc în Oc. Indian la 26 dec. 2004 cu epicentrul la 100 km NV de Ins. Sumatra (arh. Indonezian) cu magnitudinea de 9 grade pe scara Richter. Cutremurul s-a produs la o adâncime de 40 km de la suprafaţa apei, sub fundul oceanului şi a declanşat valuri tsunami care au atins înălţimea de peste 10 m şi au parcurs în mai puţin de 3 ore cca 1600 km, lovind cu o viteză de 500 km/h ţărmurile mai multor ţări, din care cele mai afectate au fost India, Indonezia, Malayezia, Sri Lanca, Thailanda, inundând plajele, producând distrugeri catastrofale soldate cu peste 300 000 de morţi, zeci de mii de răniţi şi milioane de sinistraţi. Cutremurul a provocat o zguduire a scoarţei terestre fiind resimţit la mii de km depărtare (Singapore, Africa de Est ş.a.).

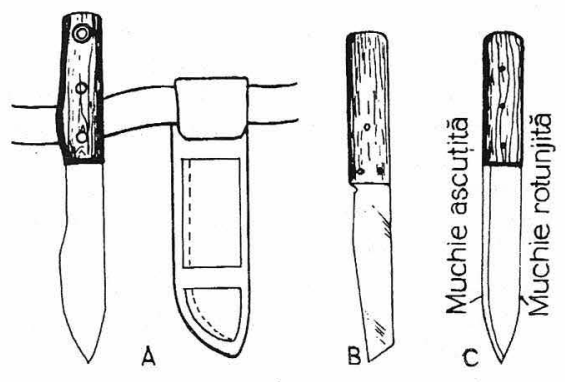
„CUTTY SARK" Cliper britanic de tip „navă cu trei arbori" lansat la Dumbarton (Scoţia) în 1869. Numele său înseamnă în dialectul scoţian „cămaşă scurtă" şi se referă la cămaşa vrăjitoarei **Nanie** (al cărei bust serveşte navei de galion). Caracteristici: capacitate 921 TRN; dim. 67,4x11x7 m. A fost folosit din anul 1870 în comerţul cu ceai dintre Anglia şi China, apoi



Cutty Sark

în cel cu lână din Australia. Este cel mai rapid velier din toate timpurile, recordul de 69 de zile stabilit între Sidney (Australia) şi Londra rămâne nedoborât. După ce a fost folosit şi ca navă-şcoală, a devenit navă-muzeu (1922) şi a fost instalat într-un doc uscat aflat pe Tamisa la Greenwich lângă Londra. Numele de „C.S." a fost adoptat de o mare companie engleză care în 1972 a devenit sponsor al **Regatei navelor mari cu vele** („Tall Ships Race").

CUŢIT C. de barcă de salvare C. plutitor, prevăzut cu un dispozitiv pentru deschiderea conservelor şi legat de barcă cu o saulă. **C. de gabier** C. purtat de gabier şi asigurat cu un şnur alb în jurul gâtului. **C. de marinar** C. folosit de marinari pentru efectuarea lucrărilor de matelotaj. Pe vremea navelor cu vele, C nu trebuia să aibă vârful ascuţit pentru a nu servi ca armă. Astăzi C. se poartă la centură, fiind asigurat cu o saulă; are, de regulă, forma unui briceag mare, cu lamă pentru tăiat şi cavilă de matisit, dar se poartă şi sub formă de C. mare la centură. **C. de matisor** C



Cuţite:
A – de marinar; *B* – de matisor; *C* – de velar.

folosit de matisorii profesionişti, având, de obicei, lamă dreptunghiulară. **C. de scafandru** C. cu două tăişuri, înşurubat într-o teacă cilindrică, goală în interior sau prevăzut cu un mâner de plută pentru

nu cădea pe fundul mării. Scafandrii de luptă folosesc şi C. amagnetice pentru a nu da loc la accidente în timpul lucrului la dezactivarea minelor magnetice. **C. de velar** C. cu o muchie rotunjită şi una ascuţită, folosit la tăierea şi netezirea velelor. Cu ajutorul C.d.V. se taie ferţele drept (perpendicular pe margine), tăieturile oblice executându-se cu foarfecele.

CUXHAVEN Oraş-port (Saxonia Inferioară) situat la estuarul Fl. Elba. Avanportul Hamburgului. Cca 60 mii loc. Lungimea frontului de cheuri este de 9 km, cu adâncimi de la 2,5 la 13,5 m. Capacitatea de trafic a portului 3,5 mil. t. Şantiere navale, construcţii de maşini. Legătură prin feriboturi cu porturile din S Norvegiei şi Marii Britanii.

CVADRANT *înv. v.* Cuadrant.

CVADRIMARAN Ambarcaţiune (navă) cu patru corpuri legate între ele printr-o punte. *sin.* quadrimaran. *v.* şi catamaran, trimaran.

CVADRIREMĂ *ist.* (*lat.* quattuor patru şi remus ramă) Galeră cu patru rânduri de rame în fiecare bord (sau, mai probabil, cu un singur rând de rame dar acţionată fiecare de către patru oameni), având un pinten în prova, iar ca armament un corv şi un dispozitiv de aruncare (balistă, catapultă). A fost folosită de Roma antică pe scară redusă. Depl. cca. 260 t, echipaj cca. 250 oameni; *sin.* QUADRIREMĂ.

CVADRUPLU *v.* Cuadruplu.

CVINCVEREMĂ *ist.* (*lat.* „quinque" – cinci, „remus" – ramă). Galeră cu cinci rânduri de rame în fiecare bord (sau, mai probabil, cu un singur rând de rame dar acţionată fiecare de cinci oameni), folosită în sec. III î.Hr. în războaiele punice (dintre romani şi cartaginezi). Era prevăzută cu un pinten şi un corv la prova şi armată cu dispozitive de aruncare (baliste, catapulte). Echipaj cca. 400 oameni; *sin.* penteră, quinqueremă.

CYGNUS Costelaţie având steaua nautică Deneb (Lebăda).

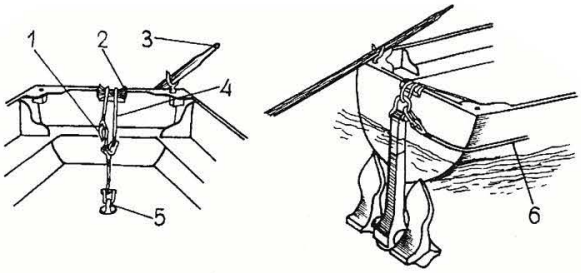
D

D 1. Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Menține-ți-vă la distanță bună de mine. Manevrez cu greutate". **2.** Coeficient aproximativ al deviației compasului magnetic. **3.** Coeficient al deviației radiogoniometrice.

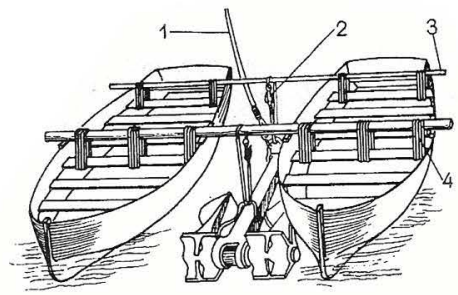
„D" *ist.* Prima denumire a uneia din cele patru canoniere franțuzești, cumpărate de România în 1920, înainte de a fi botezată oficial „Locotenent Remus Lepri". Modernizată în 1940–1942. S-a scufundat la explozia unei mine din barajul românesc de la Sulina la 11 ian. 1941.

„D" (ex. Drossel) *ist.* Remorcher dragor al Flotilei de dragaj ușor a Comandamentului Portului și Zonei Constanța (CPZC). Sărit pe mină, s-a scufundat la 24 oct. 1941 în timpul unei operații de dragaj în zona Oceacov–Bug. (*v.* „A").

DA 1. (*despre vânt*). A gira spre pupa navei, adică în sens favorabil. **2.** A da o comandă, de ex.: „A da la posturile de plecare!", „A da la front" etc. **3.** A executa, ca în expr.: „Baleniera a dat drepți", ceea ce înseamnă că ramele se află în poziție de drepți. **4.** (*despre parâme*) A ceda elastic. Parâmele vegetale dau mai mult decât sârmele. ◊: „A da aușteс" *v.* aușteс și a da dreapta. „A da bandă" (*despre navă*). A se înclina temporar; *sin.* a lua bandă, a se bandá; *sin., fl.* a se zbandá. „A da cu coada". A curăța puntea metalică cu coada. „A da cu sifleea". A face semnale cu sifleea. „A da dreapta" *fl.* A manevra astfel nava încât, la întâlnirea cu altă navă, ambele să-și arate reciproc babordul; *v. și* aușteс. „A da drumul". A indica timonierului capul compas la care trebuie să guverneze; ofițerul cu navigația „dă drumul" la ordinul comandantului navei: „Ofițer cu navigația, daţi drumul!". „A da goană" *v.* goană „A da în atmosferă" A evacua excesul de vapori din căldare, deschizând valvula de siguranță a acesteia. O navă dă în atmosferă la sosirea în port, după terminarea manevrei de ancorare, de legare la geamandură sau de acostare. „A da la apă" A pune la apă, cu mijloace improvizate, o ambarcațiune trasă pe uscat, pe plajă sau în șantier (*a nu se confunda cu lansarea unei nave*). „A da la bandă" *sin., înv.* A da la front. „A da la front" A

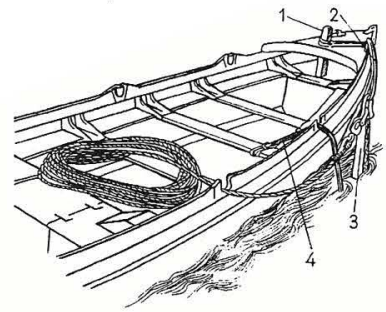


Darea unei ancore în cravată:
1 – cârlig cu papagal; *2* – șomar; *3* – ramă de guvernare; *4* – cravată; *5* – placă cu ochi; *6* – cablul ancorei.



Darea unei ancore cu două bărci în linie de front:
1 – cablul ancorei; *2* – cârlig cu papagal; *3* – școndru; *4* – legătură.

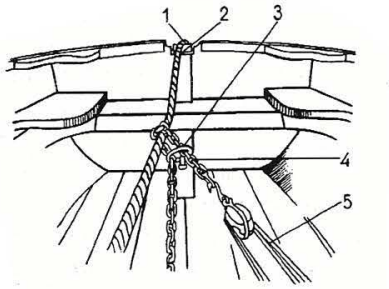
așeza echipajul de-a lungul copastiei sau balustradei în semn de dare a salutului; *v. și* salut. „A da la pești" *arg.* A avea rău de mare. „A da la posturile de curățenie/luptă/plecare" etc. A face semnale cu sifleea, goarna etc. pentru trecerea echipajului la posturile respective; *v. și* post. „A da mai multă cârmă" A pune cârma de un unghi mai mare; *v. și* unghi de cârmă. „A da o ancoră/un ancorot". A transporta o ancoră/un ancorot și lanțul sau cablul său cu o barcă ori cu un remorcher. O ancoră se dă atârnată la pupa bărcii, în afara tabloului, fiind ținută de o legătură, denumită cravată (de unde și expresia „A da o ancoră în cravată"),



Darea unui ancorot într-un bord:
1 – baba; *2* – boț la inelul ancorotului; *3* – fusul ancorotului; *4* – legătură la traversă.

ori sub barcă cu ajutorul unei centuri de sârmă sau cu două bărci în linie de front. Un ancorot se poate da și într-un bord, în care caz traversa trebuie asigurată cu o legătură pentru a nu avaria bordajul. O ancoră grea se dă cu un remorcher. „A da o legătură în dublin" *v.* dublin. „A da o parâmă" A trimite o parâmă unei alte nave sau la mal. „A da pe bord" *v.* bord. „A da remorca" *v.* remorcaj. „A da stop" A marca momentul luării unui

relevment sau unei înălțimi pentru a conta ora sau a anunța alți observatori (dacă sunt necesare mai multe observații simultane). „A da un capăt de parâmă" A arunca un capăt de parâmă unui naufragiat, unui om aflat într-o barcă lângă bordaj etc. „A da mola" A se desprinde de cheu etc. *arg.* A pleca.

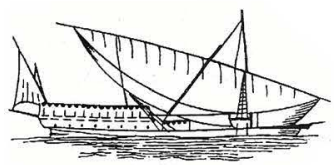


Darea unei parâme cu barca:
1 – parâmă; *2* – șomar; *3* – inel pupa; *4* – boț de lanț; *5* – palanc.

DA! DA! *înv.* Răspuns al șefului de barcă la somația „Alo, barca!" atunci când are ofițeri la bord: *v. și* „Cine este?".

„DACIA" *ist.* **1.** Navă de pasageri comandată pentru SMR împreună cu nava soră „Împăratul Traian" în 1905 la șantierul naval din Saint Nazaire (Franța). A sosit în țară la 27 aug. 1907. Caracteristici: depl. 4515 t; dim.: L 106,3 m; l 12,7 m., două mașini cu aburi triplă expansiune, vit. 15 Nd. Amenajări pentru 306 pasageri. A fost folosită pe „linia orientală". În primul RM a fost închiriată guvernului rus care a transformat-o în Cr. auxiliar. A luat parte la acțiuni de luptă în M. Neagră (bombardarea coastei turcești, patrulare etc.). A fost armată cu IV tunuri navale, II tunuri AA și instalații pentru ambarcat și folosit hidroavioane. După încheierea păcii de la București (1918), nava a fost înapoiată armatorului efectuând în perioada interbelică curse regulate pe linia Constanța Istanbul Haifa–Alexandria. În al doilea RM, „D" a fost rechiziționată de Marina Militară și transformată în Cr. auxiliar puitor de mine, primind III tunuri navale și AA, tunuri automate și 200 de mine. A participat la importante operațiuni de minare în bazinul vestic al M. Negre, la coasta Crimeii și la evacuarea trupelor germano-române de la Kersones (11–12 mai 1944) unde, având la bord peste 1000 de militari evacuați, a fost lovită de o bombă a aviației sovietice și, deși avariată, a reușit totuși să ajungă la Constanța. Intrată în posesia marinei sovietice după 5 sept. 1944, „D" a efectuat transporturi la coasta caucaziană unde după 31 de ani de serviciu s-a scufundat sărind pe o mină. **2.** Primul petrolier de mare tonaj al flotei comerciale române, din seria de 4 nave („Crișana", „Muntenia" și „Banat") construite în șantierele navale din Japonia (1974). Caracteristici: capacitate de încărcare 86 074 tdw; dim. 241,11 × 40,06 × 13,6 m. Nava are 14 tancuri și o instalație de încărcare cu un debit de 275 mc/h. Propulsia este asigurată de un motor Diesel de 20 300 CP; vit. 15,7 Nd. Echipaj: 46 persoane.

DAHABIÉ Ambarcațiune de lux de pe Nil, având instalații pentru pasageri și tenzi colorate.



Dahabié

DAHLAK, arhipelagul ~ Arh. în SV M. Roșii, separat de coasta Africii prin Str. Massaua. Face parte din Ethiopia. Constituit din 2 insule mari: Dahlak (750 km²), Nora (cca 130 km²) și peste 120 de insule mici în majoritate nelocuite, înconjurate de recife de corali. Climă tropicală. Principala ocupație a locuitorilor este pescuitul broaștelor țestoase, al perlelor, obținerea sidefului.

DALB Stâlp din beton care fixează și ghidează un bloc plutitor în cursul mișcărilor de ridicare și de coborâre.

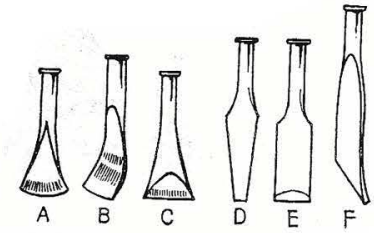
DAKAR Capitala Republicii Senegal, important port și BMM. Acvatoriul portului și al BMM (5 km²) este protejat de două moluri de 1000 m și respectiv de 350 m lung. Deschiderea între ele este de 240 m iar adâncimea la intrare și în bazin este de 10–11 m. Lungimea frontului de cheuri 9 km. Pot acosta simultan 43 de nave cu un tonaj de până la 33 mii t. Capacitatea de trafic este de 7 mil. t/an. Șantiere navale care pot asigura reparația navelor civile de cca 60 mii t și a celor militare, inclusiv Cr. Aerodrom modern la 11 km NV de D. Punct de escală maritimă și aeriană pentru America de Sud.

DALIAN (I) (Dairen) Important port în NE Chinei pe țărmul G. Dalian situat la extremitatea de S a Pen. Liaodun la M. Galbenă. Lung. frontului de cheuri 16 km cu adâncimi de 8–17 m. Pot acosta simultan 50 de nave de mare tonaj. Bazinul portuar interior este destinat mărfurilor generale. În partea de N a g. se află bazinul de cărbuni, iar la 50 km de port (noul Dalian) sunt operate la cheuri petroliere cu o capacitate de 100 mii t. Volumul traficului de mărfuri este de 30 mil. t/an. La șantierele navale se pot construi nave cu o capacitate de 25 mii t. *ist.* În perioada 1898–1904, pe un teritoriu al portului arendat de la China, Rusia a construit o BMM unde erau bazate nave ale flotei ruse din Pacific.

DALIAN (II) *pesc.* Rând de mai multe șiruri de pripoane, legate unul de altul; *v.* pripon (a nu se confunda cu Talian.).

DALMATICE, Ins. ~ Arh. format din cca 1000 ins. alungite situate de-a lungul coastei Dalmației în M. Adriatică (Pen. Balcanică) aparținând Croației. S-au format prin inundarea de către mare a unei fâșii de litoral. Supr. totală 2500 km². Insulele mai importante: Hvar, Cres, Brac, Krik, Vis. Relief muntos cu înălțimi predominant de 500–750 m. Climă și vegetație mediteraneene.

DALTĂ DE CĂLĂFĂTUIT Unealtă din metal, în formă de pană, servind la tăierea și baterisirea calafatului în harmuz și la scoaterea calafatului vechi. **Daltă**



Dălți de călăfătuit:
A, B, C – tăietoare (coftero); *D, E* – lucrătoare (sinar); *F* – coftero oblic.

lucrătoare (de presat calafatul) Daltă utilizată la baterisire; *sin.* parelă. Dalta cu două canale se numește sinar. Dalta pentru tăiat poartă denumirea de coftero sau de **daltă tăietoare**. Ciocul de cioară servește la

scoaterea calafatului vechi; *v. și* baterisire, călăfătuire, patarată.

DALTĂ DE GHEAȚĂ Daltă pentru spart gheața în jurul navei.

Daltă de gheață

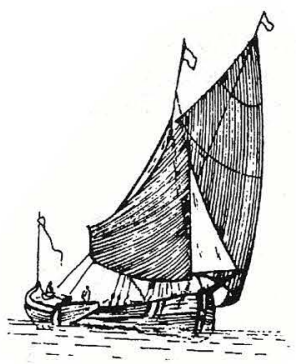
DAMASCHIN, Ioan (n. 1949. Roșiori, Bacău) Comandor, doctor în istorie militară. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină (1969) și al Academiei de Înalte Studii Militare. Îndeplinește ca ofițer diferite funcții la bordul navelor Marinei Militare, în Comandamentul Diviziei Maritime și al Marinei Militare. În 1990 a înființat redacția revistei „Marina Română". Publică numeroase lucrări de istorie, tehnică navală și zeci de comunicări științifice. În rezervă din 2001.

DAMĂ Locaș în formă de U, întărit cu o armătură de bronz în farga unei bărci, în care se sprijină brațul ramei. Se poate închide cu un capac de D.; *v. fig.* barcă și balenieră.

DAMÉ, Frédéric (n. 1849–1907 la Tennerre, Franța). Publicist, istoric și lexicograf român de origine franceză. În lucrările sale a abordat și studiul terminologiei nautice, pe care a cunoscut-o direct de la sursă, în mod deosebit de la pescari (*v.* **Încercare de terminologie poporană română**, București, 1898).

DAMIANIDIS, Kostas A. Dr. Istoric naval grec. S-a preocupat de studiul navelor și ambarcațiunilor de lemn. Între altele a studiat lotca românească. Sub egida UNESCO, a coordonat colaborarea internațională pentru elucidarea problemelor legate de construcțiile navelor de lemn din Mediterana de Est și M. Neagră în sec. XVIII–XIX, program la care au participat și cercetătorii români Haralambie Beizadea, Anton Beziris, Cristian Crăciunoiu, Florin Marinescu, Neculai Pădurariu ș.a.

DAMLOPER Velier cu derivoare exterioare, folosit în apele ce scaldă coastele Olandei.



Damloper

DAMMAM Port petrolier al Arabiei Saudite situat pe țărmul de V al G. Persic, într-o zonă bogată în zăcăminte petrolifere. Se leagă de continent printr-un dig lung de 7,2 km. Dispune de două bazine. Lung. frontului de cheuri 12 km (40 dane) cu ad. de 14 m (dane petroliere și de containere). Se leagă prin conducte petroliere cu porturile Ras Tannurah și Manama (Ins. Bahrain). BMM a Arabiei Saudite din G. Persic unde se pot adăposti nave mari, inclusiv Cr.

DAMPIER, William (1652–1715) Navigator și pirat englez. A ocolit de trei ori Pământul pe mare. Descrierile și hărțile lui D. întocmite îndeosebi pentru zonele din S Oc. Pacific au fost de mare folos pentru navigatori. A descoperit Ins. Noua Britanie (Arh. Bismarck) și câteva ins. mici. Numele lui D. a fost dat unor peninsule, insule și strâmtori în partea de NV a Australiei, SV Oc. Pacific și în Arh. Indoneziei. A scris cartea intitulată **Călătoriile în jurul lumii dintre anii 1708–1711.**

DÁ NÁNG (*fr.* Tourane) Oraș-port situat în partea centrală a Vietnamului la țărmul M. Chinei de Sud. Cca 140 mii loc. Piață importantă pentru comercializarea orezului, tutunului, mătăsii naturale. Aeroport.

DANĂ 1. Porțiune dintr-un cheu împreună cu suprafața de apă din dreptul acestuia, la care acostează, de regulă, o singură navă de tonaj mijlociu. Peretele dinspre bazin al D. este vertical sau ușor înclinat și se consolidează cu piatră, beton sau lemn. D. sunt prevăzute cu babale pentru legarea navei, guri de apă, tablouri de distribuție a energiei electrice etc., precum și cu instalații care asigură desfășurarea operațiunilor de încărcare-descărcare. Ele sunt numerotate, iar unele poartă denumiri în funcție de destinație: D. petrolieră, D. militară, D. de pasageri etc. **D. de armare** D. într-un șantier naval, la care se leagă navele în timpul armării. **2.** *fl.* Grup de două-șase șlepuri legate „bord la bord" pentru a fi remorcate într-un convoi. Pe timpul mersului D. se comportă ca un singur element al convoiului, ceea ce ușurează manevra. **3.** Spațiul de lungimea unei scânduri din caricul de cherestea ocupat pe o navă.

DANĂ REZERVATĂ Dană închiriată unei companii de navigație, având nave cu escală regulată în portul respectiv.

DANEMARCEI, Strâmtoarea ~ Str. situată între Insulele Groenlanda și Islanda unind M. Groenlandei cu Oc. Atlantic. Lung. 286 Mm; lat. 155–340 Mm; ad. 120–1518 m. De-a lungul țărmului Groenlandei trece prin str. în direcția N-S curentul rece al Groenlandei de E care în tot cursul anului poartă ghețari plutitori și aisberguri; de-a lungul Islandei trece în direcție inversă S-N ramura curentului cald Irminger.

DANEZE, Strâmtorile ~ Sistemul de strâmtori dintre Pen. Scandinavă și Iutlanda, format din Str-le Beltul Mic, Beltul Mare, Ersund, Kattegat și Skagerrak, reprezentând calea naturală de comunicație pe apă între M. Baltică și M. Nordului. Str. D. au o importanță deosebită economică și strategică. Regimul lor a fost reglementat prin Tratatul de la Copenhaga din 1858 care stabilește aici libera trecere a navelor comerciale indiferent de pavilion, fără a se percepe vamă. Trecerea navelor militare a fost reglementată prin legile naționale ale Suediei și Danemarcei (1966 și respectiv 1976;) *sin.* Str. Baltice.

DANFORTH, ancoră ~ Ancoră cu braţe articulate şi cu traversă la diamant; *v.* ancoră.

DANGOBĂ *fl., sin.* contrastalii.

„DANUBIUS" Cargou construit în 1899 la Şantierul naval din Lübeck (Germania); în 1940 a fost rechiziţionat de la armatorul evreu de origine italiană Matteo Löwenzon şi trecut în patrimoniul SMR. Caracteristici: capacit. de încărcare 2500 tdw; dim.: 75,99 × 10,78 × ?, vit. 8 Nd. În al doilea RM „D" a făcut parte dintre navele închiriate Marinei de război germane în vederea transporturilor de trupe şi aprovizionării frontului de est. În timpul desfăşurării operaţiunii „60 000", de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea, „Danubius" a fost lovit de aviaţia sovietică (11 mai 1944) în rada portului Kersones. Încărcată cu mine antitanc şi de infanterie, nava a explodat, scufundându-se atât de rapid încât nici un membru al echipajului nu s-a putut salva.

DANZIG port *v.* Gdansk.

DAPAC (*engl.* Danger Areas in the Pacific) Publicaţie care cuprinde zonele minate şi drumurile de evitare din Oc. Pacific.

DARDANELE, Str. ~ (*tc.* – Çanakkale Bogazi; *gr. veche* – Helespont). Str. între Asia Mică şi Europa care uneşte M. Marmara de M. Egee. Lung. 120 km; lăţimea 1,3– 27 km. Ad. părţii navigabile 29–123 m. Curentul de suprafaţă vine din M. Marmara cu vit. de 5 km/h, iar cel de adâncime din M. Egee. Nu prezintă dificultăţi pentru navigaţie. Porturile Gelibolu şi Çanakkale permit acostarea navelor de mare tonaj. Fiind un obiectiv strategic de mare importanţă, regimul juridic internaţional al str. este reglementat prin convenţia de la Montreux (Elveţia) din 1936 privind regimul strâmtorilor din M. Neagră. *ist.* Strâmtoarea a fost teatrul unei confruntări navale în timpul războiului ruso-turc 1806–1812, când escadra rusă din M. Mediterană (10 nave de linie, o fregată din escadra rusă şi un grup de nave mici greceşti) a blocat strâmtoarea D. dinspre M. Egee, iar în confruntarea cu flota turcă (8 nave de linie, 6 fregate şi cca 50 nave mici), aceasta din urmă a fost în mare parte distrusă (10–11 mai 1807). O nouă confruntare (expediţia de la Gallipoli) a fost declanşată de Anglia şi Franţa în primul Război Mondial cu scopul de a cuceri strâmtorile turceşti şi a determina Turcia să rupă alianţa cu Germania. Încercarea flotei anglo-franceze (17 NL, 5 Cr., 16 Ds., 7 Sm. şi alte nave mici) de a cuceri Constantinopolul şi a pătrunde prin Str. D. în M. Marmara nu a reuşit din cauza subestimării de către comandamentul aliat a efectului artileriei de coastă şi al barajelor de mine inamice, a slabei cooperări dintre armată şi flotă, a acţiunilor eficiente pe comunicaţii ale navelor germane ş.a. Operaţia (19 feb. 1915–9 ian. 1916) s-a soldat cu pierderi grele pentru aliaţii anglo-francezi.

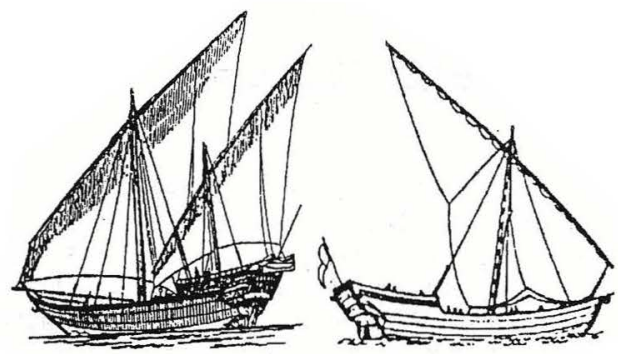
DAR ES SALAAM (Kitamboni) Important port şi BMM a Tanzaniei situate pe ţărmul Oc. Indian în g. cu acelaşi nume. Intrarea în port se face pe un canal cu ad. de 8 m. BMM folosită şi ca punct de bazare pentru nave britanice se află în interiorul bazinului portuar. Lung. frontului de cheuri este de 2 km cu ad. de cca 12 m. Volumul traficului anual de mărfuri 6 mil. t. Se importă petrol, maşini, mat. de construcţie etc.; se exportă: sisal (fibră textilă), copra, cafea, ceai ş.a. Şantier de reparaţii nave cu tonaj mediu. Aerodrom la 12 km SV de port.

DARIEN (*sp.* Golfo del Darien) Golf în SV M. Caraibilor la S de istmul Panama între Columbia şi statul Panama. Pătrunde în uscat pe o distanţă de 165 km. Ad. în partea deschisă este de cca 2000 m; temp. medie anuală a apei la supr. +26° C; salinitatea 36‰. Maree neregulată semidiurnă, ampl. 0,6 m.

DARLAN, François (1881–1942) Amiral de flotă francez (1939). Participant în primul RM la comanda unei baterii de artilerie pe CF. Din 1929, ofiţer în statul major al Marinei Militare franceze. Din 1934, comandant al escadrei din Oc. Atlantic. Comandant al flotei (1936–1940). După înfrângerea Franţei de către armatele hitleriste intră în guvernul colaboraţionist al mareşalului Pétain (1940–1942), devenind comandant suprem al forţelor armate (de la Vichy). A preluat puterea în Africa franceză unde, după debarcarea aliaţilor (1942), se alătură acestora şi ordonă încetarea ostilităţilor. Asasinat la Alger.

DATE NUMERICE Inscripţii care se folosesc pentru precizarea unora dintre reprezentările de pe hartă: direcţia unui aliniament, adâncimea, sectorul de vizibilitate al farului etc.

DAU (dhow) Velier tipic arab cu 1–2 catarge şi cu vele la treime (vele arabe) având prova joasă şi pupa înălţată (cu dunetă). Este folosit în apropierea coastelor Arabiei şi a Coromandelului pentru cabotaj şi pescuit. Caracteristici: depl. cca 200 t; L 18–24m; înălţimea bordului liber până la 2,1 m, a dunetei (deasupra punţii) 2,1–2,4 m. În trecut era folosit şi pentru comerţul cu sclavi. Etimologia cuvântului **dau** nu se cunoaşte (este frecvent în l. Swahili, unde provine din arabă). În engleză este redat dow şi dhow, iar în franceză daw; *Sin.* Butră sau Butră-dau.



Dau (dhow) arăbesc:

DAUGAVA (Dvina de Vest) Fluviu în Rep. Letonă şi Federaţia Rusă. Lung. 1020 km; supr. bazinului 85,1 mii km². Izv. din lacul Dvineţ de pe podişul Valdai şi se varsă în G. Riga din M. Baltică (la 16 km S de or. Riga), formând o deltă cu mai multe braţe. Debitul mediu la vărsare este de 680 m³/s. Pe cursul superior sunt numeroase praguri şi bancuri. În rest este navigabil.

Numeroşi afluenţi. Dane de acostare la Velij, Suraj, Vitebsk. La vărsare se află portul Riga accesibil navelor maritime cu un pescaj mediu. Legat prin canale cu Fl. Nipru.

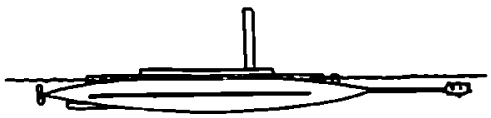
DAUNĂ *MC* Pagubă materială sau degradare a unui lucru, indiferent de cauză sau întindere. În comerţul maritim D. înseamnă atât o pagubă materială mergând până la pierderea unor lucruri, totală sau parţială (ex. aruncarea în mare a încărcăturii), cât şi cheltuieli neobişnuite în vederea salvării navei şi încărcăturii. *sin.* avarie, pagubă, prejudiciu.

DAUNĂ DELICTUOASĂ (DAUNĂ PRIN ACTE DELIBERATE) *MC* Daună cauzată de dezordini civile, revolte, greve, incendieri, bombe şi maşini infernale sau ca urmare a unor fapte delictuoase. Sunt acoperite de asigurările maritime în condiţii speciale, cu prime majorate.

„DAUPHIN ROYAL" (1681) Velier din clasa I cu trei arbori sub pavilion francez. Este una din primele nave de luptă care renunţă la decoraţiunile bordajului în favoarea armamentului. Caracteristici: depl. 1160 t; dim: 61,80 × 15,40 × 6,40 m; armament: 34 tunuri de 42 livre, 30 tunuri de 24 livre şi 36 tunuri de 12 livre. Echipaj 854 marinari.

DAVAO Oraş şi port filipinez în SE zonei centrale a Ins. Mindanao, la ţărmul g. cu acelaşi nume la Oc. Pacific; 130 mii loc. Centru de prelucrare a cânepei de Manilla (abaca). Exportă: abaca, copra (miez de nucă de cocos), ramia (plantă textilă) din care se confecţionează mătase artificială ş.a. Şantier reparaţii nave de mic tonaj.

„DAVID" *ist.* Şalupă torpiloare cu şcondru port-torpilă; tip de Sm. primitiv de construcţie specială în formă de ţigară de foi (lung. 7 m) propulsat de o maşină cu aburi şi cu posibilitatea de a se afunda atât cât era necesar pentru a avea la suprafaţă un coş mic şi un panou de aspiraţie a aerului. Construit în timpul Războiului de Secesiune din



„David"

SUA de către marina confederală (sudistă); la 5 oct. 1863 a atacat nava federală (nordistă) cuirasată „New York", dar bordajul şi cuirasa acesteia au rezistat exploziei. Şalupa-submarin s-a retras sub focul apărătorilor dar, deşi lovită, nu a fost distrusă. A fost primul atac cu torpila de şcondru reuşit, cunoscut în istorie şi totodată primul atac executat de un submarin.

DAVIS, John (cca 1550–1605) Navigator englez. A executat trei expediţii (1585–1587) pentru a descoperi pasajul (drumul maritim) de NV din Oc. Atlantic în Oc. Pacific. Deşi încercările au eşuat, în timpul expediţiilor a descoperit în V Groenlandei Str. care-i poartă azi numele. A explorat ţărmul de V al Ins. Groenlanda (până la 37° lat. N) şi ţărmul de E al Pen. Labrador. În anii 1592–1594, într-o nouă expediţie către S, a descoperit Ins. Falkland (Malvine).

DAVIS, Marea ~ M. în bazinul Oc. Indian în lungul coastelor Antarcticii, între C. Vize (87° long. E) şi C. Maximov (98° long. E). Supr. 21 mii km²; ad. med. 571 m, max. 1369 m. Tot timpul anului este acoperită de gheaţă. Pe ţărmul M.D. se află staţia rusă de cercetări polare Mirnâi.

DAVIS, Str. ~ Str. între Groenlanda şi Ţara lui Baffin, străbătută de curentul Groenlandei. Uneşte M. Baffin cu Oc. Îngheţat de Nord. Lung. 639 Mm; lat. 194,4–577 Mm; ad. şenalului navigabil este de 104–3730 m. Gheţuri plutitoare şi aisberguri. Denumire dată în memoria navigatorului englez John Davis, descoperitorul acestei str.

DĂ DRUMUL LA CÂRMĂ! *fl.* Comandă dată de comandantul de remorcher cârmacilor de şlepuri, în timpul unui rondou, pentru a pune cârma.

DĂMFUIRE Procedeu de degazare a tancurilor de marfă prin introducerea de vapori sub presiune. În acest scop se poate recurge şi la utilizarea sodei caustice.

„D.B." (Dragoare de bază) -13, -14, -15, -16 (foste D.B. 11–14). Nave construite în România în 1943–1951 după proiectul german M-20. D.B.-13 a fost construit cu asistenţă şi motoare germane, restul fiind construite cu motoare fabricate la Şantierul Naval „Viitorul" din Brăila. După 1989 au primit numele de: „Viceamiral Mihai Gavrilescu", „Viceamiral Ioan Bălănescu", „Viceamiral Emil Grecescu" şi respectiv „Viceamiral Ioan Georgescu". Au fost scoase din serviciu în anul 2001 în vederea dezmembrării.

„D.B. -1" (Dragor de bază) Denumire purtată după cel de-al doilea RM de canoniera „Sublocotenent Ion Ghiculescu" (fostă „B") înainte de a fi transformată în „NDD–113".

„D.B. -2" (Dragor de bază) Denumire purtată după cel de-al doilea RM de canoniera „Locotenent comandor Eugen Stihi" (fost „C") înainte de a fi transformată în „NH–112".

DEADWEIGHT Termen folosit curent pentru tonaj deadweight.

DEAL, laş *fl.* În susul apei.

DE-A LUNGUL BORDULUI *MC* Clauză de contract de navlosire, în care răspunderile încetează în momentul când încărcătorul a adus marfa de-a lungul navei sau când marfa a fost descărcată din navă.

DEBALASTÁ *MC* A descărca balastul de pe o navă care a trebuit să navige „în balast".

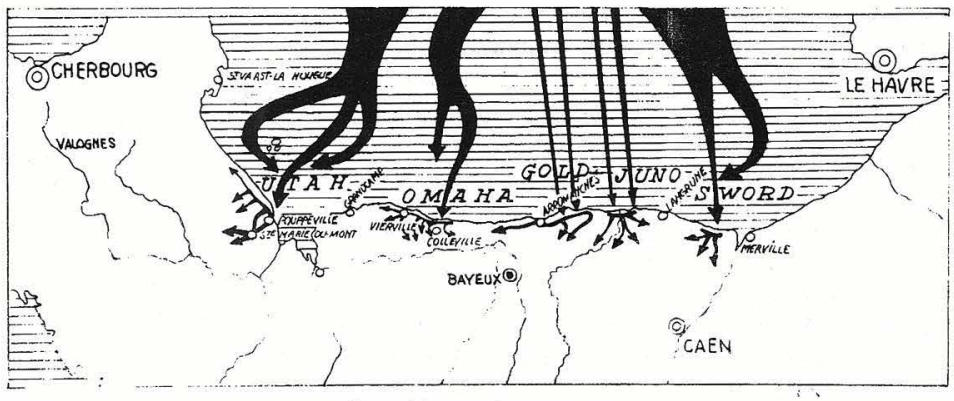
DEBARCÁ 1. A părăsi nava pentru a merge la uscat. **2.** A transporta de la bord la uscat muniţie, provizii etc. **3.** A şterge din rolul de echipaj o persoană mutată la uscat sau pe o altă navă. **4.** *mil.* A debarca pe un litoral inamic trupe de desant maritim în scopuri militare.

DEBARCADER Loc amenajat în port sau pe malul unei căi navigabile, unde navele mici sau ambarcaţiunile pot acosta şi staţiona în vederea ambarcării şi debarcării pasagerilor, trupelor etc.

DEBARCARE 1. Acţiunea de a debarca în sensul (1) şi (2); **2.** *mil.* Etapă a luptei care include debarcarea pe ţărmul inamic a unor detaşamente înaintate, cucerirea capului de pod şi debarcarea eşaloanelor următoare ale desantului. În sens mai larg prin D. se înţelege debarcarea pe ţărm a desantului maritim tactic începând cu ambarcarea desantului pe nave şi terminând cu cucerirea capului de

pod. Primul **Manual al debarcărilor** a fost scris în Marina Română de comandorul Constantin Bălescu (1910).

DEBARCAREA DIN NORMANDIA (Operaţia „Overlord") Cea mai mare operaţie combinată de desant maritim şi aerian executată de aliaţi (cu precădere anglo-americani) în cel de al doilea RM în perioada 6 iun.–27 iul. 1944 (*v.* Ziua cea mai lungă) pentru deschiderea celui de al doilea front în Europa. Contrar aşteptărilor generale (inclusiv ale germanilor), potrivit cărora regiunea cea mai probabilă de debarcare era Calais, aliaţii au debarcat în Normandia, într-o zonă mai depărtată şi mai greu accesibilă. Operaţia a avut ca obiectiv forţarea M. Mânecii şi cucerirea unui cap de pod strategic pe coasta de NV a Franţei (Normandia). Coasta de N a Franţei şi respectiv coastele Belgiei şi Olandei erau apărate de grupul de armate german „B" (*v.* Zidul Atlanticului) comandat de mareşalul Erwin Rommel (1891–1944) şi format din forţe terestre (38 de divizii, din care 3 în sectorul debarcării), forţe navale, dislocate în G. Biscaya (49 Sm. şi 5 Ds.) şi în bazele de la Le Havre, Cherbourg şi Brest (5 Ds. şi 30 VT), precum şi aviaţia Flotei a 3-a Aeriene (cca 500 de avioane), din care numai o mică parte erau bazate la Le Havre şi Cherbourg. Forţele anglo-americane (de sub comanda supremă a gen. Dwight Eisenhower) aveau un efectiv de 2 876 000 de oameni (32 divizii şi 12 brigăzi terestre), cca 7 000 de nave de luptă şi auxiliare (inclusiv vedete de debarcare transportate la bordul navelor mari de desant) şi cca 11 000 aparate de zbor (incl. planoare de transport desant remorcate de avioane). Pe lângă navele anglo-americane participau şi câteva poloneze, franceze, norvegiene, olandeze, ş.a. Capul de pod propus era împărţit în raioane de debarcare denumite convenţional (de la V la E) „Utah", „Omaha", „Gold", „Juno" şi „Sword" ce se întindeau pe un front de 110 km, şi 30–50 km adâncime. În noaptea spre 6 iunie, în spatele capului de pod fixat pentru debarcarea desantului maritim, aliaţii au lansat 3 divizii aeropurtate (cca 24 000 oameni), iar la câteva ore înainte de debarcarea trupelor de pe nave, au intensificat atacurile masive împotriva apărării antidesant germane şi au început dragajul căilor de acces către plajele de debarcare. În urma loviturilor intense de artilerie şi aviaţie, apărarea antidesant germană de pe malul G. Seine a fost anihilată şi în primele 24 de ore au fost debarcaţi de pe nave cca 200 000 oameni. Pierderile aliaţilor au însumat l Cr., 9 Ds, 25 nave de luptă mai mici şi mai multe nave şi vedete de debarcare. Pentru a acelera debarcarea trupelor şi materialelor de război, litoralul G. Seine a fost amenajat cu două porturi cu cheuri artificiale (plutitoare) denumite codificat „Mulberry", ceea ce a permis realizarea pe coasta Normandiei a celor cinci capete de pod menţionate mai sus. Continuând să înainteze în adâncimea teritoriului controlat de inamic. trupele aliate au reuşit ca la 25 iulie 1944 să realizeze capul de pod strategic ce fusese fixat. Operaţia „Overlord" a pus astfel bazele celui de al doilea front din Europa, deschis în sprijinul frontului de răsărit unde era angajat grosul armatei germane, grăbind astfel eliberarea ţărilor aflate sub ocupaţia nazistă. Modul cum s-a desfăşurat operaţia este deosebit de instructiv din punct de vedere militar. În primul rând, se remarcă respectarea cu stricteţe a secretului operaţiei, ceea ce a permis realizarea surprinderii în privinţa locului şi momentului debarcării, datorită măsurilor de dezinformare a inamicului prevăzute prin operaţia denumită codificat „Fortitude", ceea ce a permis ca ocuparea şi lărgirea capetelor de pod raionale (în cadrul capului de pod strategic) să se facă într-un ritm rapid, caracterizat şi prin afluirea navelor care transportau trupe şi materiale de război peste Canalul Mânecii. Toate acestea au fost participante în toate fazele operaţiei. Conducerea operaţiei la nivel strategic (gen. Eisenhower) şi cooperarea între categoriile de forţe armate (marina – amiral Bertram Ramsay, armata de uscat – general Bernard L. Montgomery şi aviaţie – mareşal de Aviaţie Trafford Leigh-Mallory) a asigurat obţinerea victoriei în timpul cel mai scurt şi cu minim de pierderi.



Schema debarcării din Normandia

DEBARCAREA MARINARULUI *MC* Eliberarea din serviciu a marinarului, indiferent de grad, conform prevederilor contractului de angajare, la terminarea voiajului sau la termenul stabilit prin contract. De regulă, se face de aceleaşi autorităţi care au aprobat şi ambarcarea. Când, datorită unor anumite împrejurări, debarcarea are loc în străinătate, ştergerea din rolul de echipaj se face de consulul ţării căreia îi aparţine nava, iar în lipsa unui consulat, de autorităţile portuare respective.

DEBIT *hd.* **1. Debit lichid.** Cantitatea de apă care se scurge printr-o secţiune a albiei unui râu, fluviu, canal etc. într-un moment dat. Se măsoară în l/s, m^3/s, km^3/s. Volumul şi regimul D. depind de sursele de apă (precipitaţii, izvoare subterane etc.), condiţiile de temperatură, relief, vegetaţie ş.a. Debitul anual total al fluviilor de pe continente (exclusiv Antarctica şi Groenlanda) se ridică la cca 36 000 km^3. **2. D. solid.** Cantitatea de aluviuni (mâl, pietriş, materiale în suspensie transportate de ape curgătoare într-un loc la un moment dat).

DEBIT DE ETIAJ Debitul fluid care corespunde celui mai scăzut nivel de ape, calculat într-o perioadă în care 10 ani au fost secetoşi.

DEBIT INSTANTANEU DE DESCĂRCARE DE HIDROCARBURI Debitul de descărcare a hidrocarburilor în litri pe oră la un moment dat, împărţit la viteza navei în noduri în momentul respectiv. Unitate de măsură prevăzută în Regulile pentru prevenirea poluării marine; *v.* descărcare (2).

DEBIT MAXIM Debitul fluid care corespunde celui mai înalt nivel de ape înregistrat într-un an. Se produce în urma topirii zăpezilor sau în urma ploilor torenţiale ori de durată şi poate avea uneori valori mari, corespunzătoare nivelului apelor extraordinare sau catastrofale.

DEBIT MEDIU Debitul fluid care corespunde mediei nivelurilor medii observate cu ajutorul mirei hidrometrice, în cursul celor 365 zile ale unui an.

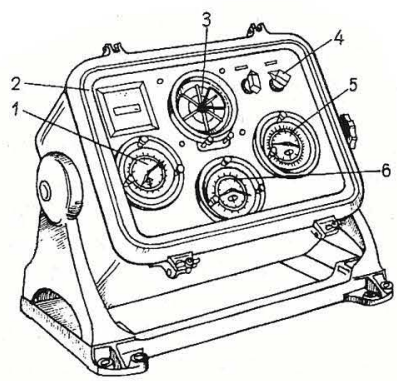
DEBIT MEDIU NORMAL Debitul fluid care reprezintă media aritmetică a debitelor scurse într-o perioadă de timp îndelungată (20–25 ani). Este unul dintre cele mai importante elemente hidrologice, având un caracter puţin variabil. Impropriu se foloseşte „debit modul" în loc de D.M.N.

DEBITUL CĂLDĂRII Cantitate orară de aburi furnizată de o căldare, exprimată în metri cubi sau kilograme. Dacă este dată în metri cubi se menţionează şi presiunea vaporilor, iar dacă este dată în kilograme trebuie indicată presiunea şi temperatura lor.

DECAPARE Proces tehnologic prin care suprafaţa tablelor folosite în construcţiile navale este curăţată de resturi de oxizi sau vopsea, grăsimi sau rugină, până la suprafaţa reţelei lor cristaline, pentru a putea prinde straturile de pitură sau eventuale tratamente speciale.

DECAPELÁ A scoate o manevră fixă de pe un arbore sau de pe o vergă fără a o desface, ridicând doar ochiul de la gâtul arborelui respectiv şi trecându-l peste capul acestuia.

DECCA Sistem de navigaţie hiperbolică, la care hiperbolele ce definesc punctul navei se determină prin măsurarea diferenţei de fază între emisiunile radio ale unei staţii principale şi acelea ale două staţii conjugate. Pe baza citirii diferenţei de fază pe decometre (cadrane) poate fi identificată hiperbola corespunzătoare, trasată pe o hartă în proiecţie Mercator. În practică, un lanţ (sistem de staţii) D. se compune dintr-o staţie principală şi trei subordonate, constituind trei perechi de staţii, cea principală fiind comună pentru toate perechile. Fiecărei perechi de staţii îi corespunde un fascicul de hiperbole trasate pe hartă cu o culoare diferită (roşu, verde, purpuriu) şi numerotate. Frecvenţa de emisie este de circa 100 Hz, precizia poate atinge ± 10 m, iar acoperirea este de 240 Mm. Dincolo de această limită se manifestă adeseori fenomenul de „alunecare a căii", care constă în faptul că pe decometru nu sunt indicate una sau mai multe căi. Fenomenul se datoreşte suprapunerii undei directe şi undei cereşti (reflectate) sau interferenţelor de altă natură.



Decca (consolă de decometre):
1 – decometru roşu; *2* – indicator de lanţ; *3* – decometru pentru identificarea căii; *4* – obscurator; *5* – decometru purpuriu; *6* – decometru verde.

DECCA HI-FIX Sistem de navigaţie hiperbolică, similar sistemului Decca, dar echipat cu aparatură mai compactă şi mai uşoară. Bătaia maximă a sistemului este de 100 Mm, iar frecvenţa, de cca 2 MHz; este folosit în hidrografie.

DECLARAŢIA DE LA LONDRA (1909) *DM* Declaraţie semnată, dar neratificată de multe guverne, prin care se admitea că pavilionul acoperă marfa, cu excepţia contrabandei de război. Documentele navei atestau că nu se transportă contrabandă de război sau că marfa este destinată unui port neutru; *v.* şi Navicert.

DECLARAŢIA DE LA PARIS (1856) *DM* Declaraţie prin care principalele puteri maritime renunţau la folosirea cursei, adică la atacul navelor comerciale inamice în timp de război. Singura putere maritimă care nu a aderat la declaraţia sus-menţionată a fost SUA, care însă în timpul Războiului de Secesiune a încercat să-i declare piraţi pe corsarii sudişti, fără ca celelalte puteri să accepte acest punct de vedere: *v.* cursă, corsar, război de cursă. Declaraţia stabilea, de asemenea, că pavilionul acoperă marfa, cu excepţia contrabandei de război; *v.* şi Declaraţia de la Londra (1909) şi Navicert.

DECLARAŢIE DE ABANDON *MC* Declaraţie scrisă, făcută de asigurat către asigurator, în caz de pierdere totală prin interpretare, prin care se arată că, în conformitate cu prevederile poliţei de asigurare maritimă, abandonează nava în favoarea asiguratorilor. Dacă asiguratorii acceptă abandonul, au obligaţia să plătească bunul asigurat, subrogându-se în toate drepturile şi obligaţiile asiguratului cu privire la acel bun.

DECLARAŢIE MARITIMĂ *MC* Declaraţie dată de comandant în faţa notarului public cu privire la evenimentele speciale petrecute în cursul voiajului. Se depune la căpitănia portului sau la consulat (în străinătate) pentru consemnarea datei certe a evenimentelor şi comunicarea publică a acestora; *v.* protest de mare.

DECLINAŢIE Arcul de cerc orar cuprins între astru şi planul Ecuatorului ceresc. Se măsoară în grade – de la 0° la 90° – pe meridianul astrului, începând de la Ecuator spre astru. Se notază cu δ. Dacă astrul se află în emisfera nordică, D. este nordică şi ia semnul +, iar dacă astrul se află în emisfera sudică, D. este sudică şi ia semnul; *v. fig.* coordonate ecuatoriale.

DECLINAŢIE MAGNETICĂ Unghiul orizontal format între direcţia Nord adevărat (geografic) şi direcţia Nord magnetic. Se notează cu litera „d" şi este estică, având

semnul + sau litera „E", când Nordul magnetic se găseşte la Est de Nordul adevărat, sau vestică, având semnul – sau litera „W", când Nordul magnetic se găseşte la Vest de Nordul adevărat. D.M. este dată în harta marină pentru un anumit an, împreună cu variaţia anuală şi semnul acesteia; *v. fig.* drum.

DECLINOGRAF Aparat ce înregistrează variaţia declinaţiei magnetice.

DECLIVITATEA VALULUI Unghiul format între suprafaţa înclinată a valului şi planul orizontal; *sin.* panta valului.

DECOMETRU Indicator al aparaturii DECCA de la bordul navei, la care se afişează cifra uneia dintre cele trei familii de hiperbole (roşie, verde sau portocalie) folosite la determinarea punctului radio al unei nave.

DECOMPRESIUNE Micşorare treptată a presiunii exercitate asupra unui scafandru sau marinarilor care au părăsit un submarin avariat, la ieşirea acestora la suprafaţă de la adâncimi de peste 10 m, pentru a se evita embolia gazoasă (boala scafandrilor). În acest scop se folosesc, după anumite reguli (table Haldane), camere de decompresiune.

DECOŢA *MC* A degaja sarcina din ganciul palancului bigii/cranicului etc. după coborârea acesteia pe cheu (hambarul navei).

DEDUCERE Scăderea volumului spaţiilor deduse din tonajul brut al unei nave pentru a obţine tonajul net; *v.* şi tonaj registru.

DEDURIZARE Operaţiune de transformare a apei dure în apă moale pe navele cu căldări prin eliminarea sărurilor de calciu şi magneziu (bicarbonaţi, cloruri, sulfaţi). Se realizează prin procedee termale (fierbere), chimice (adăugire de var şi sodă) sau prin schimbători de ioni etc. cu ajutorul unor instalaţii speciale.

DEFERLA (*despre valuri*) A se sfărâma şi a se transforma în spumă, formând aşa-numiţii berbeci. Procesul are loc atunci când unghiul crestei valului este mai mic de 120° sau când panta valului este mai mare de 1/7; *v.* şi brizanţi.

DEFILEU Vale îngustă şi adâncă a unui fluviu care traversează o zonă muntoasă. Defileul Dunării din zona Porţile de Fier este denumit şi **clisură**.

DEFLECTOR Instrument folosit în operaţiunile de compensare a compasului magnetic, cu ajutorul căruia se măsoară intensitatea forţelor magnetice ce acţionează asupra acestuia.

DEFORMAŢIA HĂRŢII Deformaţie mai accentuată în sens longitudinal (al foii de hârtie), care se poate observa măsurând dimensiunile hărţii; D.H. se datoreşte fie hârtiei, fie procesului de imprimare. De ex., în cazul utilizării unor clişee de cupru hârtia trebuie să fie umedă, ceea ce produce deformaţii la uscare. În prezent, hărţile se tipăresc pe foi de mase plastice, practic nedeformabile.

DEGAJAT Despre un lanţ de ancoră, o parâmă etc. care pot fi manevrate fără impedimente sau restricţii; despre o parâmă molată care poate fi trasă la bord; despre pupa navei la plecarea de la cheu, când ultima parâmă a fost molată; despre o zonă de mare deblocată de gheţuri. *sin.* liber: ancora liberă, liber pupa, liber de gheţuri etc.

DEGARNISI 1. A scoate lanţul ancorei de pe barbotin. 2. A scoate curentul dintr-o macara sau dintr-un palanc.

DEGAZARE 1. Operaţia de evacuare a gazelor din tancurile navelor petroliere, din tancurile de combustibil sau din alte cisterne. Înaintea începerii unei lucrări mecanice sau electrice în tancuri, acestea trebuie degazate. Degazarea se efectuează prin introducerea de aburi sub presiune în toate compartimentele gazate după ce deschiderile acestora au fost închise, dar nu încuiate, lăsându-se o deschidere liberă pentru evacuarea aburilor. După 4–6 ore, aburii sunt evacuaţi prin ridicarea capacelor tuturor deschiderilor, procedându-se la spriţuirea compartimentelor cu un jet de apă de mare. Accelerarea degazării se realizează prin aerisirea cu ajutorul mânecilor de vânt sau cu ejectoare de degazare ataşate la tuburi flexibile, înainte sau după spriţuirea cu apă de mare. *v.* şi dămfuire. 2. Înlăturarea substanţelor toxice de luptă împrăştiate de inamic.

DEGET *v.* sondă mecanică.

DEGETAR 1. *v.* macara. 2. *ist.* Obiect din piele purtat de şeful de tun la degetul mare de la mâna stângă pentru a astupa lumina tunului după tragere şi a înăbuşi astfel resturile de pulbere care ard.

DEGREEA A îndepărta greementul unei nave; *v.* a greea.

DEJNEV, Semion Ivanov (cca 1605–1672) 1. Organizatorul unei expediţii în N Asiei de căutare şi exploatare a resurselor de pescuit. În 1648, după câteva încercări eşuate, a reuşit să iasă cu 6 ambarcaţiuni din Fl. Kolâma în Oc. Îngheţat şi să navige pe drumul de NE. Cu toate pierderile suferite (două ambarcaţiuni au dispărut printre gheţuri), a ocolit Pen. Ciukotca şi a atins str. care desparte Asia de America. Astfel, expediţia lui D. a deschis pasajul maritim în jurul Asiei de NE şi a dovedit existenţa str. dintre Asia şi America. Au urmat şi alte expediţii organizate de D. în urma cărora a descris Fl. şi G. Anadâr, Pen. Ciukotca ş.a. 2. Cap în extremitatea de NE a Asiei, cel mai estic punct al Asiei (66°7′ lat. N–169°59′ long. V). Denumirea de Cap D. a fost dată de către navigatorul suedez Otto Nordenkjöld ca o recunoaştere a faptului că S. I. Dejnev a fost primul care a ocolit capul care-i poartă numele în expediţia din 1648.

DELAWARE 1. Fl. navigabil în E SUA; lung. 580 km; supr. bazinului 310 mii km². Izv. din M-ţii Catskill (Apalaşi), trece prin oraşele Trenton, Philadelphia ş.a. şi se varsă în g. cu acelaşi nume din Oc. Atlantic printr-un larg estuar. Legat printr-un canal de Fl. Hudson. 2. Golf în Oc. Atlatic la coasta de E a SUA. Lungimea 80 km; lăţimea 18,5 km. Navigaţie. Ostreicultură (cultura stridiilor).

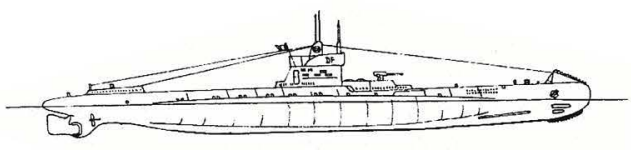
DELESTA A evacua sau a arunca o anumită greutate de la bordul unei nave. De ex., un submarin este delestat ca urmare a lansării torpilelor.

DELFINERĂ *înv., sin.* martingală (*termen folosit la începutul secolului XIX*).

DELFINIERĂ Navă de tonaj mic, prevăzută în prova cu o platformă înaltă pe care unul-doi carabinieri vânează delfinii cu arma.

„DELFINUL" I Primul submarin al Marinei Militare Române, construit în Italia la şantierul naval, „Quarnaro" din Fiume şi intrat în serviciu în 1936. Principalele caracteristici: depl. 650/900 t; dim. 68,5 × 6 × 3,6 m; 2

motoare Diesel de 1600 CP pentru navigaţia la suprafaţă; vit. 14,3 Nd şi 2 motoare electrice pentru navigaţia în imersiune, vit. max. 9,5 Nd. Armament: un tun universal de 102 mm, o mitralieră AA şi 6 TLT cal. 533 mm. „D." a avut un rol deosebit de important în formarea echipajelor de submarinişti în perioada interbelică. În al doilea RM, în perioada 1941–1942 a fost singurul Sm. al forţelor germano-române din M. Neagră. Prezenţa lui a ţinut în alertă numeroase forţe antisubmarine ale adversarului. A executat misiuni de luptă şi a scufundat o navă de transport inamică la sud de Ialta (5 nov. 1941). Evenimentele de la 23 aug. 1944 au găsit „D." în reparaţii capitale, evacuat cu şantierul Galaţi la Corabia. A fost ridicat ca pradă de război de marina sovietică şi retrocedat în 1945, tot cu reparaţiile neîncheiate. După terminarea reparaţiilor a reintrat în serviciu sub numirea de S-1 şi folosit în procesul de pregătire de specialitate în forţele maritime. A fost casat şi dezmembrat în 1960.



Submarinul „Delfinul" (I)

„DELFINUL" (II) Submarin în clasificarea NATO clasa KILO, construit în URSS în 1985 şi în 1986 intrat în componenţa Forţelor Navale Române. Număr de bordaj 521. Caracteristici: depl. 2325–3076 t; dim. 78,6 × 10,7 × 6,6 m; 2 motoare diesel-electrice 3605 CP, 2 generatoare, un motor electric 5900 CP (4,34 MW(; vit. 10–20 Nd. Torpile: 2 TLT/533 mm sau 24 mine în locul torpilelor. Echipaj 45 oanemi din care 9 ofiţeri, 33 maiştri militari, 2 subofiţeri, 1 militar angajat.

DELTA DUNĂRII *geogr.* Formaţie deltaică în zona de vărsare a Dunării cuprinsă între ceatalul Ismail şi M. Neagră. Supr. 5050 km² (din care 4340 km² pe teritoriul României) incluzând zonele inundabile, ostroavele, japşele şi complexul lagunar Razelm-Sinoe. La ceatalul Ismail, Dunărea se desparte în două braţe: br. Chilia şi br. Tulcea. Braţul Chilia, care transportă 70% din apele Dunării, trasează graniţa cu Ucraina şi se desparte la rându-i în câteva braţe secundare ce se reunesc de două ori şi formează la vărsare o deltă secundară. Braţul Tulcea se desparte şi el la al doilea ceatal – în br. Sulina – transformat în canal navigabil pentru navele maritime – şi br. Sf. Gheorghe cu numeroase meandre şi care se varsă în mare prin două braţe. D. D. s-a format prin colmatarea unui golf marin devenit liman. În funcţie de rolul revenit fluviului şi mării în formarea reliefului D. D. se disting; D. fluvială în partea de V până la marginea vestică a grindurilor Letea, Caraorman şi Crasnicol şi D. fluvio-maritimă în partea de E. Cele trei braţe ale Dunării împart delta fluviului în 3 ostroave mari: Letea, Sf. Gheorghe şi Dranov. Ele sunt brăzdate de braţe secundare, gârle şi canale artificiale ce leagă fluviul cu numeroase lacuri şi mlaştini. Partea de S a D. D. cuprinde complexul lagunar Razelm cu lacurile Razelm, Babadag, Goloviţa, Zmeica, Sinoe şi Tuzla. Aprox. 80% din supr. D. D. este acoperită de apă, restul fiind constituit din japşe inundabile în perioada creşterii apelor. Doar cca 1/12 din supr. D. D. reprezentată de grindurile mai înalte nu este inundabilă. Grindurile fluviale se întind în lungul braţelor fluviului şi gârlelor în timp ce cele marine – vechi cordoane litorale – sunt mult mai întinse şi aşezate perpendicular pe direcţia braţelor principale. Reliefuł D. D. este în continuă transformare datorită aluviunării şi eroziunilor. D. D. înaintează în mare (la gura br. Chilia) cu cca 80 m anual. Vegetaţia Deltei este foarte variată şi originală: numeroase plante acvatice, stuf, plopi şi sălcii pe grinduri şi chiar stejari, anini, frasini pe grindurile maritime. D. D. este foarte bogată în diferite specii de peşti locali şi marini migratori (scrumbia, nisetrul, păstruga, morunul). Fauna foarte bogată în păsări (cca 300 specii), din care unele (pelicanul, lopătarul, egreta ş.a.) au fost declarate monumente ale naturii şi mamifere reprezentate de mistreţi, lupi, vulpi, vidre, bizami, câini enot, nurci etc. face ca D. D. să fie o importantă zonă de pescuit, cinegetică şi turistică. Pentru conservarea frumuseţilor naturale ale D. D., precum şi pentru menţinerea echilibrului biologic existent, D. D. a fost declarată rezervaţie naturală de valoare mondială, înscrisă în patrimoniul UNESCO. O instituţie specială (guvernatorul deltei) supraveghează întreţine şi administrează rezervaţia D. D.

DELTĂ *geogr.* Formă de relief litoral în zona de vărsare a unei ape curgătoare într-un lac, în mare sau ocean. Ia naştere în procesul acumulării aluviunilor aduse de o apă curgătoare predominând asupra procesului spălări acestora de către maree, curenţi litorali sau valuri. Acumularea de aluviuni are loc datorită scăderii vitezei cursului de apă şi pantei joase de scurgere. Este tăiat de un număr variabil de braţe şi gârle. Denumirea provine de la asemănarea cu litera majusculă a alfabetului grecesc delta (Δ) şi a fost dată încă din antichitate D. în formă de triunghi a Nilului. D. poate avea însă şi alte forme (arcuită, în evantai ş. a.). D. sunt într-un proces continuu de modificare ca urmare a raportului variabil dintre acumulare şi spălare a aluviunilor; unele sectoare ale D. înaintează, altele se retrag în timp. D. marilor fluvii ating dimensiuni foarte mari (D. Fl. Amazon 100 mii km², Nil 24 mii km², Volga 13 mii km², Dunărea-5,050 mii km²). Datorită solului foarte fertil, florei şi faunei bogate, D. reprezintă o importantă zonă economică şi turistică.

DEMAGNETIZAREA NAVEI *mil.* Operaţiune de reducere a câmpului magnetic al navei sub limita de acţiune a dispozitivelor de aprindere a minelor magnetice şi inductive. Se realizează cu ajutorul unor staţii de demagnetizare fixe sau plutitoare prin inducerea unor câmpuri magnetice de valoare apropiată, dar de sens contrar celor generate de navă sau prin instalarea unor centuri magnetice. La navele moderne demagnetizarea se realizează continuu cu ajutorul instalaţiei P.A.M. montată la navă. De asemenea, se realizează construind navele din diferite materiale amagnetice şi fibră de sticlă.

DEMETRIADE, Petre (n. 1868–1907, Craiova). Locotenent-comandor. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Infanterie din Bucureşti (1887) cu gradul de Slt., este trimis la şcoala Politehnică din Paris, după absolvirea căreia întreprinde călătorii de studii şi perfecţionare pe diferite nave militare franceze şi urmează cursurile Observatorului astronomic de la Montsouris (1891–1893). Întors în ţară, este numit la Institutul Geografic al Armatei pentru determinări astronomice (1893–1895). În anul 1895, ia parte în calitate de ofiţer cu navigaţia la marşul Cr. „Elisabeta" de la Galaţi la Kiel. Până în 1902, activează în diferite corpuri ale marinei şi comandă, pe rând, navele: „Opanez", „Smeul", „Alexandru cel Bun", „Fulgerul", „România" şi canoniera „Grivița". În anul 1903 este detaşat la SMR, în calitate de comandant al cargoului „Constanţa" şi este avansat la gradul de Lt.Cdr. Revine în Marina Militară la 1 aprilie 1905, fiind numit Director al Marinei în Ministerul de Război. Convins de necesitatea creării unei puternice forţe fluviale, a reuşit cu mari eforturi să realizeze construcţia a 4 monitoare şi 8 vedete fluviale, pe care a avut fericirea să le vadă pe Dunăre la 19 sept. 1907, cu ocazia botezului acestor nave de către regele Carol I, la Galaţi. În acelaşi an s-a stins din viaţă la 40 de ani răpus de o boală necruţătoare. În semn de recunoaştere a meritelor sale, fiind considerat întemeietorul Flotilei de Dunăre, i s-a ridicat în 1909 un bust pe platoul de la Ţiglina din Galaţi.

DEMETRIOS I „POLIORCETES" (337–283 î.H.r.) Rege al Macedoniei (294–287 î.H.r.), comandant de oşti şi de flotă dovedind o egală măiestrie în conducerea atât a forţelor terestre, cât şi celor navale. În bătălia de la Salamis (306 î.H.r.) a distrus flota egipteană, a ocupat Atena şi alte oraşe greceşti. Cucerind Peloponesul, a refăcut alianţa cetăţilor elene, denumită „Liga de la Corinth". Pionier al folosirii maşinilor de asediu (catapulte, baliste) şi a pintenului în bătăliile navale. În bătălia de la Sardes (287–285), încolţit de forţele lui Lysimachos şi Seleukos, s-a predat, murind în captivitate.

„DEMOLOGOS" *ist.* Baterie plutitoare proiectată de Robert Fulton şi construită la comanda Congresului SUA în 1814 pentru apărarea portului New York de eventuale atacuri ale flotei britanice. Propulsat de maşină cu aburi, a fost primul vapor fără vele din istoria flotelor de război. Era armat cu 30 tunuri de 32 livre. În 1829 a fost distrus de o explozie la bord. Nu a jucat însă un rol însemnat în desfăşurarea războiului dintre SUA şi M. Britanie (1812–1814).

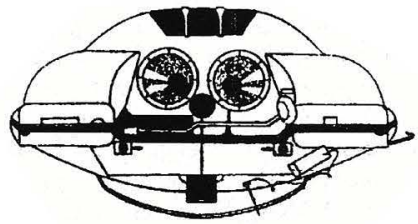
DEMONTATĂ *(despre mare)* Agitată la maximum, cum este, de ex., în centrul unui uragan.

DENEB Steaua nautică α Cygni (Lebăda). Mărimea 1,3; în arabă „Coada găinii".

DENEBOLA Steaua nautică β Leonis (Leul), mărimea 2,2; în arabă „Coada leului".

DEN HALDER Principala BMM a Olandei şi port situat la 62 km de Amsterdam la ieşirea din lacul Wadden în M. Nordului. Este protejat dinspre mare de un dig de 9 km. Intrarea în BMM se face prin Str. Tessel pe şenalul navigabil pentru navele cu un pescaj de 8,2 m pe maree înaltă şi 6,3 m pe maree joasă. Lungimea frontului de cheuri – peste 5 km cu adâncimi de cca 10 m. BMM asigură adăpostirea navelor militare, inclusiv Cr., şi reparaţia inclusiv a Ds. Aici se află Statul Major al flotei Olandeze, institutele militare de marină şi un aerodrom al aviaţiei maritime.

„DÉNISE" (SP-350) Submersibil realizat de Jacques-Yves Cousteau în 1959 şi construit de O.F.R.S (Office Français de Recherches Sous-Marines) pentru cercetări submarine. Caracteristici: greutate 4,2 t; dimensiuni max: (lung. × lăţime × înălţime) 3 × 3 × 1,8 m. Corpul rezistent este de formă elipsoidală cu diametrul de 1,8



Submersibilul „Dénise"

m şi înălţimea de 1,5 m. Propulsat cu două jeturi orientabile, cu o putere totală de 2 CP. Vit. 1 Mm pe oră (1 nod); imersiune maximă 350 m.; echipaj 2 oameni; autonomie de lucru 3 ore (max. 6 ore). Autonomie respiratorie 24 ore; iublouri de observare 6. Denumită şi „farfuria scufundătoare" (franceză).

DENSITATE OPTICĂ PE UNITATEA DE DISTANŢĂ (σ) Coeficient dat de formula $\sigma = -\ln T$, în care: ln este logaritmul natural, T – coeficientul de transmisie atmosferică pe unitate de distanţă. Se foloseşte în tehnica farurilor.

D'ENTRECASTEUX, Joseph Antoine de Bruni (1739–1793) Navigator francez. În 1792–1793 a condus o expediţie trimisă în căutarea urmelor expediţiei dispărute a lui La Pérouse. În timpul expediţiei a descoperit Ins. Kermandec (N Noii Zeelande) şi a executat ridicări topografice ale ţărmurilor Tasmaniei, N. Caledoniei şi ale ţărmurilor de N şi S ale N. Guinee. A decedat în timpul călătoriei. Descrierea călătoriei şi hărţile zonelor explorate au fost întocmite de participanţii la expediţie C. Fremenville, P. Russel ş.a.

DENUDAŢIE Acţiunea de eroziune, transportare şi depunere pe care o exercită apele curgătoare asupra reliefului Pământului. Toate apele curgătoare de pe glob transportă anual în mări şi oceane aproximativ 2,7 milioane tone de aluviuni şi suspensii.

DEPĂRTARE Trecerea de la navigaţia costieră la traversadă. Punctul de D. este ultimul punct care se face cu ajutorul obiectelor de pe coastă (*a nu se confunda cu punctul de plecare*). „A lua D." ◇ A face ultimul punct în vederea uscatului.

DEPĂŞI A întrece o navă, ajungând-o din urmă.

DEPLASAMENT Greutatea unei nave sau greutatea volumului de apă dezlocuit de carena acesteia. Se exprimă în tone metrice (1 000 kg) sau în tone engleze (1 016,047 kg). La navele de comerţ distingem D. navei goale şi D. navei încărcate la una din liniile de

încărcare. Diferența dintre D. navei goale și cel al navei încărcate este tonajul deadweight. La navele militare, D. dat în anuare și în literatura de specialitate este **D. standard** sau Washington, calculat după clauzele tratatului de la Washington (1922), adică D. navei cu echipaj, combustibil, muniție etc., dar fără apă de rezervă pentru căldări. **D. maxim** sau **D. în asietă de război** D. navei cu toate aprovizionările și rezervele necesare. **D. normal** D. standard plus jumătate din greutatea suplimentară ambarcată la D. maxim. **D. dublu** D. submarinelor la suprafața apei și în imersiune. D. unui submarin în imersiune este D. în suprafață plus greutatea apei din balasturi și tancuri. Uneori pentru navele de război se folosește eronat termenul de tonaj în loc de D. **D. greu** *MC* D. unei nave încărcate la linia de încărcare de vară. **D. ușor** *MC* D. unei nave goale (fără marfă, provizii, combustibil, apă, bagajele echipajului etc.).

DEPLASAMENT-TONAJ Denumire exclusivă pentru navele militare. Noțiunea de tonaj registru brut sau net neexistând pentru aceste nave, diferitele categorii de taxe (portuare, de canal etc.) se percep în funcție de deplasamentul navei.

DEPLASAMENT VOLUMETRIC Volumul apei dezlocuite de opera vie a unei nave; *sin.* volumul carenei.

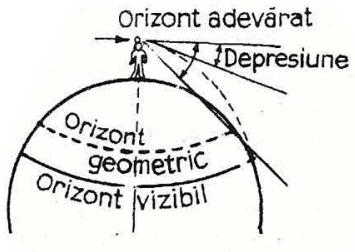
DEPLASARE EST-VEST Distanța parcursă între două meridiane pe un paralel oarecare. Se calculează cu ajutorul formulei: $e = \Delta\lambda \cos \varphi$ med. în care $\Delta\lambda$ este diferența de longitudine, iar φ med. – latitudinea medie.

DEPLASARE LATERALĂ *v.* curbă de giratie; *sin.* transfer.

DEPLASAREA CARICULUI *MC* Deplasarea mărfii prost arimate care se aglomerează într-un bord; ca urmare, nava se canarisește și în cele mai multe cazuri ambarcă apă și se scufundă. Mărfurile cele mai periculoase din acest punct de vedere sunt mărfurile în vrac (cereale, minereuri etc.).

DEPOZIT DE ECHIPAJE *mil., înv.* Cazarmă la uscat în care marinarii erau cazați între două ambarcări. Pe lângă cazarmă există depozite de echipament, cazarmament, materiale sanitare etc.

DEPRESIUNE 1. Groapă de dimensiuni mari pe fundul oceanului, cu adâncimea de până la 5 000 m. **2.** Zonă de joasă presiune atmosferică, în care vânturile circulă – din cauza efectului Coriolis – în sens contrar acelor ceasornicului în emisfera nordică și în sensul acelor ceasornicului în emisfera sudică; *v.* și ciclon. **3.** Denivelare (coborâre) a suprafeței apei urmând crestei valului pupa. Dacă D. ce urmează crestei primului val transversal coincide cu pupa navei, la viteza critică se produce o apupare de viteză cu atât mai pronunțată, cu cât adâncimea este mai mică.



Depresiunea orizontului

DEPRESIUNEA ORIZONTULUI Ridicare aparentă a orizontului datorită refracției terestre. **D. O. adevărată** Unghiul dintre orizontul adevărat și tangenta la glob dusă din ochiul observatorului. **D. O. aparentă** Unghiul dintre orizontul adevărat și tangenta la raza vizuală curbată de refracție dusă din ochiul observatorului D.O.A. este dată în tablele nautice.

DERAPA (*despre ancoră*) *sin.* a ara.

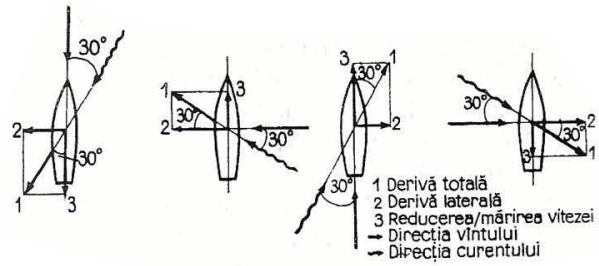
DERATIZARE Operațiune prin care se creează o atmosferă toxică (de regulă, cu acid cianhidric) pentru organismele vii din compartimentele în prealabil etanșate ale navei, pentru a distruge șoarecii, carcalacii etc.

DERELICT Epava unei nave abandonate, dar nescufundate. D. sunt semnalate prin radio și în hărțile-pilot, constituind un pericol pentru navigație. Când este posibil, ele sunt scufundate, folosind tunul sau încărcături de exploziv.

DERIVÁ A fi dus de vânt sau de curent. Orice navă derivează mai mult sau mai puțin sub acțiunea vântului și a curentului.

DERIVAȚIE Unghiul dintre axul navei și curba de giratie.

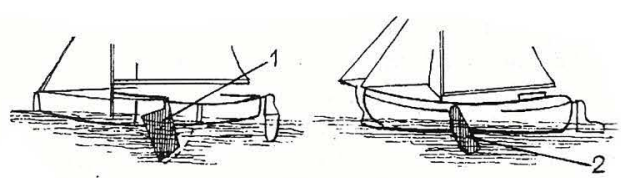
DERIVĂ 1. Unghiul dintre drumul adevărat și drumul de deasupra fundului. **D. de vânt** D. care se datorește vântului și mării ce lovesc bordul din vânt al navei; poate fi combătută de timonier prin guvernarea cu cârma în



Derivă

vânt. **D. de curent** D. ce se produce ca urmare a acțiuni curenților marini. D. produsă de curentul datorat vântului este deviată spre dreapta/stânga față de observator în emisfera nordică/sudică (efectul Coriolis) cu cca 30°, iar viteza reprezintă cca 2% din viteza vântului. Din acest motiv sensul D. este variabil. D. se consideră pozitivă când nava derivează spre tribord și negativă invers. **D. totală** Suma D. de vânt și a celei de curent. **2.** Distanța dintre punctul adevărat și punctul estimat. **3.** Lungime suplimentară de lanț folosită la manevra de afurcare. **4.** Curent marin foarte slab, neînregistrat de curentometre, dar perceptibil ca urmare a D. navei în sensul (2) ◇ „În D." Poziția unei nave oprite și duse de vânt sau de curent. „A fi în D." *arg.* A rătăci fără nici un rost; a fi deprimat.

DERIVOR 1. Placă din tablă sau lemn, introdusă într-o casetă etanșă și fixată de chila ambarcațiunilor cu vele pentru a micșora deriva. **2.** *ist.* Panouri din lemn în



Derivor:
1 – derivor central; *2* – derivor lateral.

ambele borduri ale navelor cu vele care, lăsate la apă într-un bord, serveau la reducerea derivei. **3.** *mil.* Panou

prismă) din lemn, filat la apă pentru a da deschidere unei drăgi de mine; *v. fig.* dragă.

DEROBARE *mil.* Desprindere de inamic.

DEROCARE Distrugerea fundurilor stâncoase cu ajutorul deroşezei sau al explozivului.

DEROŞEZĂ Navă, de regulă nepropulsată, folosită la spargerea fundurilor din piatră compactă cu ajutorul unui ciocan ascuţit care este lăsat să cadă de la înălţime mare.

DERVENT, cetatea – *ist.* Ruinele cetăţii cu acelaşi nume (fost Păcuiul lui Soare), la km 356 pe malul drept românesc al Dunării. Construită în sec. IX de bizantini, cetatea era şi port la Dunăre. În apropiere se află „Grota Sf. Andrei" (anul 36 d.Hr.).

DESALINIZATOR Instalaţie de tratare a apei prin procedee chimice pentru a reduce concentraţia de săruri astfel ca să poată fi folosită în scopuri tehnice, menajere şi de preparare a apei potabile. Pentru aceasta se folosesc echipamente speciale în care apa este dezinfectată şi mineralizată.

DESANT 1. Forţe special pregătite în vederea debarcării (desantării) pe teritoriul inamic şi desfăşurării acţiunilor de luptă. În funcţie de caracterul şi amploarea misiunilor ce urmează a fi executate, componenţa forţelor şi adâncimea dispozitivului debarcării (desantării), D. poate fi strategic, operativ tactic sau cu destinaţie specială (de cercetare, diversiune, demonstrativ). În funcţie de procedeul şi mijloacele de debarcare, D. poate fi: maritim, aerian, de tancuri, de nave şi combinat. **2. D. maritim.** Grupare de forţe destinată a efectua o debarcare pe litoralul inamic şi a duce acţiuni de luptă, stabilite în raport cu situaţia şi cu tăria grupării, în raionul de desantare sau pe direcţii de pătrundere către interior. Valoarea forţelor D. M. variază în funcţie de misiune. Cuprinde forţe terestre (trupe de toate armele destinate a duce lupta pe litoralul inamic), forţe navale (nave de transport pentru ambarcarea şi transportul forţelor terestre şi nave de luptă pentru acoperirea pe mare a convoiului şi pentru pregătirea de foc şi sprijinul desantării) şi forţe aeriene (pentru acoperirea aeriană a desantului pe mare şi în raionul de desantare şi pentru sprijinul acţiunilor de luptă pe litoral).

DESARBORÁ 1. A demonta arborada unei nave pentru a o repara sau a o înlocui. **2.** *mil., ist.* A doborî (desarbora) cu o salvă de artilerie arborada unei nave inamice. **3.** A scoate de la post arborii unei ambarcaţiuni şi a-i aşeza pe bancuri – arborele mare cu mărul spre prova, iar arborele trinchet cu mărul spre pupa.

DESCĂRCARE 1. Scoaterea caricului din hambare sau din tancuri şi depunerea sa pe cheu sau în rezervoare (caric lichid). **2.** Orice deversare în mare de substanţe dăunătoare prin aruncare, scurgere, revărsare, pompare sau vidanjare (*termen folosit în Regulile pentru prevenirea poluării marine*).

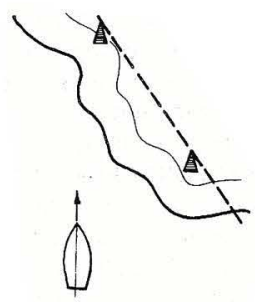
DESCHIDE 1. A îndepărta de cheu una din extremităţile navei. Se spune, după caz, a deschide prova sau pupa. **2.** A braja o vergă astfel încât să primească mai mult vânt. **3.** (*despre călcâi, stopă*) A fixa în poziţia în care lanţul se poate filа. **4.** (*despre reperele care formează un aliniament*) A se îndepărta unul de altul atunci când nava iese de pe aliniament. **5.** A îndepărta marginile harmuzului pentru a introduce calafatul. **6.** *fl.* A mări distanţa dintre şlepurile remorcate astfel încât să se reducă rezistenţa la înaintare.

DESCHIDERE 1. Unghiul dintre două manevre fixe (de ex. deschiderea sarturilor). **2.** Distanţa dintre vârfurile ghearelor ancorei. **3.** *mil.* Unghiul dintre două braţe de dragă. **4.** (*despre coaste*) Distanţa măsurată pe verticală între marginea superioară a dublului fund sau a varangei şi marginea inferioară a punţii. **5.** *v.* abatere.

DESCHIDERE DE TONAJ *MC* În trecut, deschidere neetanşă în puntea de adăpost a unei nave shelterdeck, care îi permitea o reducere de tonaj registru pentru spaţiul cuprins între puntea principală şi puntea de adăpost. În prezent nu se mai practică, deoarece noile reguli de tonaj determină shelterdeck-ul „deschis" sau „închis", după poziţia mărcii de tonaj: dacă se află sub apă, nava este shelterdeck închis (tonajul cuprinde şi spaţiul de sub puntea de adăpost), iar dacă se află deasupra apei, este shelterdeck deschis (spaţiul de sub puntea de adăpost nu este cuprins în tonajul registru).

DESCHIDERE ÎN PUNTE Orice deschidere în punţile navei, care asigură accesul oamenilor şi al încărcăturii în interior sau permite pătrunderea luminii. Poartă denumiri diferite în funcţie de formă şi scop: gură de magazie, gură de rujare, tambuchi, spirai, luminator etc.

DESCHIS 1. (*despre un aliniament*) Cu reperele formând un unghi între ele. Aliniamentul poate fi D. la tribord sau la babord, după cum reperul inferior (cel mai apropiat de navă) se află la tribord sau la babord. **2.** *fl.* Aflat la distanţă mare, de ex., convoi D., adică convoi ale cărui şlepuri se află la distanţă mare. **3.** (*la navele militare*). Uşor în afara unui aliniament de navе, ca în expresia linie de şir deschisă.

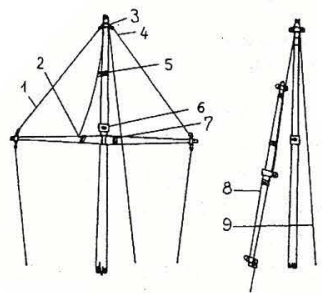


Aliniament deschis

DESCINGE A desface sapana cu care este încins un butoi.

DESCOPERÍ (*despre un banc, o stâncă*) A rămâne deasupra apei în mările cu maree. Se spune că bancul/stânca descoperă (nu „se descoperă"); *sin.* a se usca.

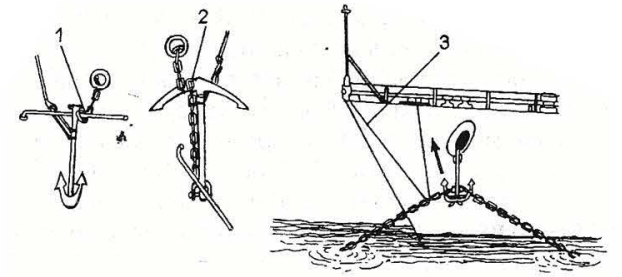
DESCRUCIŞA 1. A scoate o vergă de velă pătrată din poziţia sa normală în cruce pe catarg şi a o coborî pe punte cu ajutorul unei manevre curente, denumită



Descrucişarea unei vergi:
1 – balansină; *2* – legătură; *3* – cerc de sugrumătură; *4* – rai; *5* – legătură; *6* – cerc de troţă; *7* – brăţară de troţă; *8* – vergă descrucişată; *9* – fungă.

fungă. **2.** A coborî o vergă de velă pătrată de la postul său de mare la postul de port, adică a fila funga până ce verga este ţinută în balansine; *v. fig.* vergă ◊ „descrucişaţi zburătorii şi rândunicile!" Comandă prevestitoare pentru a D. zburătorii şi rândunicile. **3.** A aduce tangonul din poziţia perpendiculară pe bordaj, de-a lungul navei, prinzând capătul într-o brăţară. Tangonul se descrucişează înainte de a vira ancora, poziţia descrucişată fiind cea normală în mare, şi se încrucişează în momentul fundarisirii ancorei.

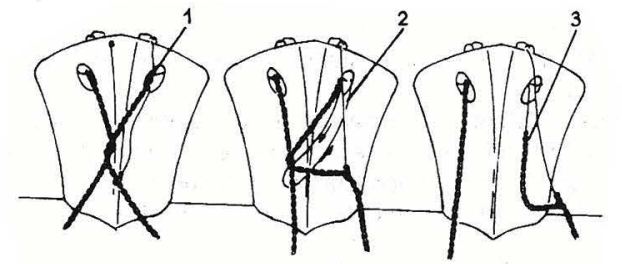
DESCURCAREA ANCORELOR 1. Manevră de descolăcire a lanţului de pe ancoră. Dacă ancora este subbrăţată, se boţează fusul sub diamant, iar dacă este



Descurcarea ancorelor:
1 – ancoră subtraversată; *2* – ancoră subbrăţată; *3* – parâmă de boţare a lanţului.

subtraversată, se descurcă filând lanţul. **2.** Desprinderea unei ancore angajate într-un lanţ, cablu submarin etc. Mai întâi ancora se virează la maximum posibil, apoi se boţează lanţul sau cablul în care s-a angajat şi în final ancora se fileză.

DESCURCAREA LANŢURILOR Separarea lanţurilor unei nave ancorate cu două ancore, fără cheie de afurcare, când acestea s-au încolăcit din cauza giraţiei navei. O giraţie de 180° reprezintă o cruce, o giraţie de 360°, o voltă, iar mai multe giraţii, o voltă rotundă. Pentru descurcare la o cruce este suficient a vira numai lanţul de dedesubt. O voltă sau o voltă rotundă se poate



Descurcarea lanţurilor:
1 – lanţ boţat; *2* – parâmă de descurcare; *3* – lanţ descurcat.

descurca girând cu nava în sens invers celui de formare a acestora. Dacă nu este posibil, lanţul care intinde se virează până când volta iese afară din apă, după care amândouă lanţurile se leagă la voltă pentru ca aceasta să nu cadă din nou în apă. Se boţează lanţul de sub vânt cu boţul de descurcat lanţurile şi cu o parâmă de siguranţă, se desface cheia de afurcare pe punte, iar la capătul lanţului se leagă o parâmă de trecere, introdusă în prealabil pe sub lanţul din vânt, după care se virează, aducând lanţul descurcat înapoi în navă şi pe punte, unde se prinde din nou la cheia de afurcare.

DESECHERARE Operaţiunea de desfacere, în unghi obtuz, a flanşei cornierelor, formând coastele deviate la prova şi pupa.

DESFACE TENZILE A strânge şi a înfăşura tenzile şi tendaleţii, dacă există; *v. şi* a face tenzile.

DESFĂŞURA 1. (*despre parâmă*) A scoate parâma din colacul în care a venit de la fabrică în vederea întrebuinţării. Un colac mic de parâmă vegetală se D. prin rostogolire pe punte, începând cu capătul interior; când este mai mare, colacul se suspendă cu un cârlig cu ţâţână (vârtej). Un colac mic de sârmă se D. prin rostogolire pe punte, iar un colac mai mare, pe o masă rotativă sau o cruce; un tambur de sârmă se D. prin rotirea sa pe un ax orizontal sau vertical. Dacă o parâmă urmează a fi făcută colac pe punte, tamburul se aşază cu un capăt în sus, fiecare voltă fiind trecută cu mâna peste acesta. Sârmele se înfăşoară în sens invers acelor unui ceasornic. **2.** (*despre un pavilion*) A desface un pavilion înfăşurat, când se face salutul cu tunul pentru o ţară sau o navă străină sau un amiral străin ori pentru a răspunde la un astfel de salut. Pavilionul trebuie D. exact în momentul în care pleacă prima lovitură de salut. Dacă se D. înainte sau după aceasta, politeţea navală obligă la o vizită pentru a cere scuze. **3.** A desface sacheţii şi baerele de înfăşurare a unei vele înfăşurate. Această operaţiune se efectuează fie în scopul întinderii velelor, ca exerciţiu, fie pentru uscarea lor. În primul caz velele se D. pe strângători, când sunt ţinute de strângătorii filaţi în bandă, în timp ce la desfăşurarea în banieră velele sunt ţinute de strângători cu excepţia contraşcotelor. ◊ „Desfăşuraţi!"Comanda pentru a D. o velă la care gabierii desfac sacheţii de înfăşurare şi lasă pânza acesteia să cadă. Idem, pentru a D. o tendă. **4.** (*despre flotă*) *mil.* A trece de la formaţia de marş la formaţia de luptă.

DESFĂŞURATA BORDAJULUI/PUNŢII Plan reprezentând formele reale ale tablelor bordajului/punţii.

„DESPINA DOAMNA" (fost „Pecs"–Austro-Ungaria) *ist.* Remorcher fluvial de 110 CP cumpărat în 1874 de Regia Monopolurilor Statului (RMS) împreună cu 4 şlepuri de la soc. austriacă „DDSG" Cele 5 nave au constituit embrionul flotei NFR care s-a dezvoltat în anii următori. Cu aceste nave au fost organizate iniţial transporturile de sare contractate cu guvernul Serbiei în acel an. Caracteristici: depl. 260 t; dim. 54,4 × 7,81 × 1 m.

DESPLETI A roti o parâmă în sens invers răsucirii pentru a-i separa şuviţele/viţele; *sin.* desrăsuci.

DETAŞAMENT *mil.* Grupare temporară compusă dintr-un număr variabil de nave de acelaşi tip sau de tipuri diferite şi aflată sub o comandă unică în vederea îndeplinirii unei anumite misiuni. **D. de desant** Grupare de transport şi de debarcare, destinată a ambarca, a transporta şi a debarca la locul de desantare trupe şi tehnică de luptă şi forţele navale şi aeriene care asigură apărarea nemijlocită a acestora în timpul traversadei şi sprijinului luptei pentru debarcare. Poate fi maritim sau fluvial. **D. de minare** D. compus din nave de luptă şi nave de transport amenajate, cu care se transportă şi se

lansează minele şi din nave auxiliare, care execută asigurarea hidrografică, de salvare-avarii etc. **D. de nave hidrografice** Grupare de nave special amenajate pentru executarea lucrărilor hidrografice, hidrometeorologice şi de asigurare a navigaţiei, întrunite temporar sau permanent sub o comandă unică. **D. naval de sprijin cu foc** Grupare de nave dotate cu artilerie (rachete) şi destinată asigurării sprijinului cu foc al trupelor terestre pe timpul debarcării desantului maritim sau al ducerii acţiunilor de luptă pe litoralul apărat de inamic. **D. de salvare-avarii** D. de nave şi echipe sanitare, constituit în scopul salvării echipajelor de pe navele în pericol de scufundare, avioanele doborâte etc. **D. de siguranţă** D. de nave de luptă constituit în scopul apărării antiaeriene nemijlocite, antisubmarine, contra minelor şi contra vedetelor, a convoaielor, detaşamentelor de minare, de desant etc. Se compune din nave antisubmarine, dragoare, escortoare şi aviaţie maritimă antisubmarină.

DETECTOR DE CEAŢĂ *MN* Dispozitiv bazat pe principiul celulei fotoelectrice cuplate cu un sistem de semnalizare, care detectează formarea ceţei şi declanşează sau opreşte automat semnalele acustice de ceaţă.

DETECTOR DE FUM Dispozitiv de detectare a fumului într-o încăpere, utilizat pentru prevenirea incendiilor.

DETECTOR DE INCENDIU Aparat ce funcţionează pe principiul înregistrării variaţiilor de temperatură, detectării fumului, flăcării sau ionizării aerului etc. Numărul, tipul şi normele de instalare a D.d.I. sunt prescrise de Societatea de clasificare care supraveghează construcţia navei.

DETERMINAREA PUNCTULUI NAVEI *nav.* Calcularea de către personalul de conducere al navei a coordonatelor geografice ale locului în care se află nava (în marş sau staţionare), pe baza observaţiilor efectuate cu instrumente şi aparate de navigaţie, folosind metode şi procedee specifice. Se obţine astfel „punctul navei" care se trece pe harta de navigaţie a zonei respective. *sin.* a face punctul navei.

DETROIT Oraş în N SUA (Michigan), port la l. Erie, cca 4 mil. loc. (cu suburbiile). Se află în centrul sistemului Marilor Lacuri şi al nodului de CF la frontiera cu Canada. Volumul traficului anual de mărfuri este de 24 mil. t, ocupând locul al 3-lea dintre porturile SUA de la Marile Lacuri. Important centru al ind. automobilelor (concernele „Ford", „Chrysler", „General Motors"), centru al ind. militare (tancuri, avioane, autotunuri). Aeroport.

DEVERGÁ 1. A desprinde o velă de pe vergă sau de pe ghiu (pic), desfăcând împunăturile baerelor şi sacheţii de învergare, sau de pe un strai, desprinzând canistrelele. **2.** (*despre vânt*) A smulge o velă de pe vergă sau de pe strai. **3.** A descrucişa şi a coborî pe punte vergile unei nave, la dezarmarea acesteia.

DEVIAŢIA COMPASULUI MAGNETIC Unghiul dintre direcţia Nordului magnetic şi direcţia Nordului compas sau dintre meridianul magnetic şi meridianul compas. Se notează cu δ; deviaţia poate fi estică (pozitivă), când meridianul compas se află la Est de meridianul magnetic, şi Vestică (negativă), în caz contrar. D.C.M. este produsă de magnetismul navei, fiind dată de formula exactă (formula lui Smith) $\delta = \mathfrak{A} \cos \delta + \mathfrak{C} \sin \zeta + \cos \zeta + \mathfrak{B} \sin (2\zeta + \delta) + \times \cos (2\zeta + \delta)$, în care literele gotice reprezintă forţele care produc deviaţia, sau de formula practică: $\delta = A + B \sin \zeta + C \cos \times + D \sin 2\zeta + E \cos 2\zeta$, în care δ este deviaţia compasului magnetic, *A, B, C, D, E* – coeficienţi aproximativi ai deviaţiei care pot fi daţi din valoarea deviaţiilor în drumurile cardinale şi intercardinale; ζ – drumul compas al navei. *A* este deviaţia constantă, suma celor doi termeni următori, deviaţia semicirculară, iar suma ultimilor doi termeni, deviaţia cadrantală. Există şi deviaţie sextantală, precum şi deviaţie octantală care se calculează în fabricile de compasuri, fiind necesar ca suma lor să fie mai mică de 1°. D.C.M. se determină comparând relevmentul magnetic şi relevmentul compas al aceluiaşi obiect; *v. fig.* drum.

DEVIAŢIA GIROCOMPASULUI Eroare a compasului giroscopic datorită vitezei navei, latitudinii şi capului. În trecut D.G. era corectată cu ajutorul unor tabele; în prezent, girocompasul este prevăzut cu dispozitive care corectează automat deviaţia.

DEVIAŢIA RADIOGONIOMETRULUI Eroarea relevmentului prova radiogoniometric datorită influenţei navei. D.R. este dată de o formulă asemănătoare cu accea a deviaţiei compasului.

DEVIAŢIE DE BANDĂ Deviaţie a compasului magnetic ce apare în momentul în care nava dă bandă sau este canarisită.

DEVIRÁ A roti cabestanul în sens invers virării pentru a slăbi puţin tensiunea lanţului.

DEVIZ DE GREUTĂŢI Totalul greutăţilor de la bordul unei nave; *sin.* bilanţ de greutăţi.

DEWARUTJI Navă-şcoală, velier de tip barchentină cu trei arbori construită în anul 1953 în Şantierul H. C. STULCKEN & SOHN din Hamburg-Germania. Nava a fost achiziţionată de Indonezia şi transformată în navă-şcoală. Caracteristici: depl. 1500 t; L 50 m; l 9,50 m; P 4,20 m; echipaj 110 marinari şi studenţi.

DEZARBORÁ (*în special la veliere*) A demonta arborada sau a pierde o parte din arboradă în urma unei furtuni sau unui accident maritim.

DEZARIMA 1. *MC* A scoate marfa din locul de stivuire şi a o aduce sub gura de magazie (la descărcare). **2.** *v.* deplasarea caricului.

DEZARMA 1. A scoate din barcă armamentul. Barca se leagă apoi de tangon sau se ridică la bord. **2.** A debarca echipajul unei nave, proviziile, combustibilul, obiectele de inventar etc. **3.** *mil.* A demonta şi a înlătura armamentul unei nave ce urmează a fi reparată sau pusă în stare de conservare. **4.** A da liber oamenilor care armează un tun, cabestan etc., punând mecanismele auxiliare în poziţie de repaus (tunurile „în ax").

DEZARMAŢI BARCA / BATERIA / CABESTANUL ...! Comandă pentru a dezarma barca, bateria, cabestanul etc.

DEZEŞUA *sin.* A scoate de pe uscat.

DEZINCRUSTANT Substanţă care se introduce în căldările marine pentru a împiedica depunerea crustei (pietrei) pe pereţi sau ţevi sau pentru îndepărtarea crustei formate. Se foloseşte o soluţie a hidraţaţilor de sodiu, potasiu, bariu, săruri ale acestora, tananţi ş.a.

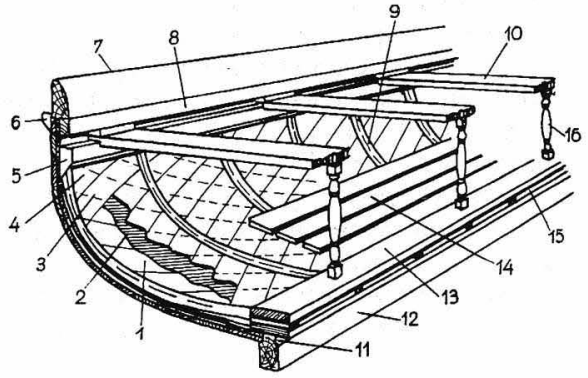
DHOW *v.* DAU.

DIACONESCU, Vasile-Marcel (1922–2005 n. Sf. Gheorghe, Covasna) Viceamiral inginer. Absolvent al Şcolii Navale, şef de promoţie (1942). Ca elev plutonier participă în vara 1941 pe VT „Viscolul" la acţiuni de luptă în largul coastei româneşti. În perioada 1942–1944 este încadrat în escadrila de vedete torpiloare cu detaşări pe Ds. „Regina Maria" şi „Mărăşti" şi participă la acţiuni în zona Odessa şi Sevastopol şi la misiuni în cadrul „Operaţiei 60 000" de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea. În 1944–1950 este încadrat în Institutul Tehnic Naval Militar, urmează cursurile Facultăţii de electromecanică. Din 1949 este încadrat ca inginer în Direcţia Construcţii Navale Bucureşti ca proiectant şef de secţie. Cpt. R–I în 1961. Au urmat şi alte funcţii importante, culminând cu cea de şef al centrului pentru tehnica de calcul şi automatizarea conducerii trupelor. A depus diferite activităţi didactice în calitate de profesor la Şcoala Militară de ofiţeri tehnici Transmisiuni şi membru în Consiliul profesoral al Academiei Militare Generale. În rezervă din 1983 când a fost ales membru în Biroul Executiv al Asociaţiei Veteranilor de Război, iar în 1990 vicepreşedinte al Ligii Navale Române.

DIAFON Aparat pentru producerea de semnale acustice de ceaţă cu ajutorul aerului comprimat. Sunetul se termină printr-o scădere bruscă, denumită mormăit.

DIAFRAGMĂ DE RULIU/TANGAJ *v.* carenă interioară.

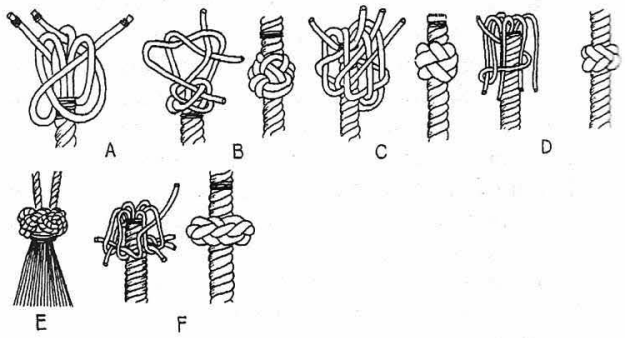
DIAGONAL, sistem ~ Sistem de construcţie a bărcilor cu bordaj dublu, la care filele bordajului interior şi ale celui exterior formează un unghi.



Sistemul diagonal:
1 – bordaj (piele) exterior; *2* – pânză de bumbac lipită cu clei; *3* – cravelă; *4* – bordaj (piele) interior; *5* – stringher; *6* – brâu; *7* – fargă; *8* – copastie; *9* – crevace; *10* – banc; *11* – baturâ; *12* – chilă; *13* – carlingă; *14* – panou; *15* – pălăria chilei; *16* – pontil.

DIAGRAMA DEVIAŢIILOR Curbă însumând deviaţiile compasului magnetic. Se întocmeşte, de regulă, în coordonate carteziene (rectangulare), reprezentând pe abscisă drumul magnetic, iar pe ordonată deviaţiile. Uneori se întocmeşte şi în coordonate polare sau oblice; *v.* şi Napier, diagramă.

DIAMANT 1. Extremitatea inferioară a fusului ancore tip amiralitate, de unde se ramifică braţele; *v. fig.* ancoră. **2.** Nod la capătul unei parâme (menţiona pentru prima dată în anul 1769). În cazul în care se ma efectuează o serie de treceri ale şuviţelor se obţine ur D. dublu. Pot exista, de asemenea, următoarele variante: D. cubic, D. semirotund, D. la două capete. D.



Diamante:
A – simplu; *B* – dublu; *C* – cubic; *D* – semirotund; *E* – la două capete; *F* – cu coroană.

cu coroană Nod constituit dintr-un D. dublu urmat de c coroană simplă (*a nu se confunda cu nodul de turban*) **3.** Guseu de formă rombică, utilizat la consolidarea a două structuri.

DIAMETRU APARENT Unghiul sub care se vede ur astru – ca Soarele, Luna sau o planetă, adică un astru care nu poate fi considerat o sursă punctiformă, cum a fi stelele.

DIAMETRU DAT/DE BAZĂ Diamentru servind la eşantionarea unui catarg din lemn.

DIAMETRU DE EVOLUŢIE *sin.* diametru tactic.

DIAMETRU DE GIRAŢIE *sin.* diametru final.

DIAMETRU FINAL *v.* curbă de giraţie.

DIAMENTRU TACTIC *v.* curbă de giraţie.

„DIANA" 1. Sloop (cca 300 t) pe care navigatorul rus V M. Golovnin a condus o expediţie în Oc. Pacific (1807–1813). În 1811, de pe „D" s-au executat ridicări topografice în Ins. Kurile. Numele navei a fost dat une Str. din Arh. Kurilelor **2.** Primul vapor englez care, sub comanda navigatorului Joseph Wiggins, a făcut curse comerciale în M. Kara şi care în 1874 a pătruns în gurile fl. Enisei unde a descoperit două insule, a explorat ţărmurile estuarului Fl. Obi şi a înaintat spre NE până în punctul 76° lat. N şi 86° long. E.

DIAZ, Bartolomeu (cca 1450–1500) Navigator portughez. În căutarea drumului maritim spre India (1487–1488), a fost primul care a înconjurat Africa pe la S şi a descoperit Capul Bunei Speranţe. În baza datelor oferite de D., Vasco da Gama şi-a trasat itinerarul în expediţia sa spre ţărmurile Indiei. De altfel, D. a participat la pregătirea expediţiei lui Vasco da Gama. În 1500, aflat la comanda uneia din navele flotilei lui Cabral, şi-a pierdut viaţa în timpul unei furtuni la Capul Bunei Speranţe.

DIEGO-GARCIA Atol făcând parte din Arh. Chagos (posesiune britanică) situat în partea centrală a Oc. Indian. Supr. 25 km². Atolul are o lagună interioară cu o supr. de 210 km² în care se intră printr-un şenal navigabil lat de 229 m şi lung de 5600 m. Lungimea

frontului de cheuri 1 km, la care pot acosta toate clasele de nave militare. BMM a SUA. Aeroport militar.

DIEGO-SUAREZ (Antiranana) Oraş-port în N Ins. Madagascar, situat într-o baie naturală cu condiţii favorabile de adăpostire a navelor. Staţie de buncheraj; şantiere navale. BMM a flotei franceze.

DIEPPE Oraş-port în N Franţei situat pe ţărmul Str. La Manche. 50 mii loc. Nod de cale ferată. Ind. de prelucrare a petrolului, pescuit. Şantier naval. *ist.* În al doilea RM la D., ocupat de trupele hitleriste, a avut loc la 19 aug. 1942 o incursiune a forţelor militare aliate (Anglia, Canada, SUA) cu scopul de a distruge obiectivele militare germane (bateriile de coastă, instalaţiile portuare, aeroportul, staţiile radar etc.) şi a masca pregătirea operaţiei de debarcare în Africa de N. Au participat 6000 militari, 55 tancuri, 237 nave militare şi civile, 780 avioane. Surprinderea a fost ratată din cauza navelor de supraveghere germane şi aliaţii au suferit pierderi mari (4350 oameni, 1 Ds., 33 nave de debarcare, 106 avioane şi 33 tancuri).

DIERĂ Navă antică cu două rânduri de rame. *sin.* biremă.

DIERNA (Tsierna) *ist.* Denumirea dacică a localităţii romane care se afla la vărsarea Râului Cerna lângă oraşul Orşova.

DIFERENŢĂ DE COORDONATE Rezultatul ce se obţine în urma scăderii algebrice a coordonatelor punctului de plecare din coordonatele punctului de sosire. Este formată din două elemente: diferenţă de latitudine şi diferenţă de longitudine. ($(\Delta\varphi = \varphi_2 - \varphi_1; \Delta\lambda = \lambda_2 - \lambda_1)$.

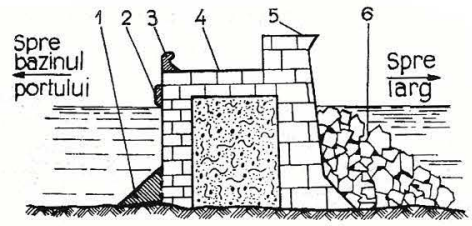
DIFERENŢĂ DE ÎNĂLŢIMI Diferenţa algebrică (Δh) dintre înălţimea adevărată a unui astru măsurată cu sextantul şi înălţimea estimată calculată cu ajutorul coordonatelor punctului estimat al navei.

DIFERENŢĂ DE NIVEL 1. Diferenţa dintre altitudinile a două puncte de pe suprafaţa Pământului sau diferenţa dintre razele de curbură corespunzătoare punctelor respective. **2.** Valoarea cu care creşte sau descreşte nivelul apelor unui râu în acelaşi punct. Reprezintă valoarea măsurată pe verticală între două niveluri succesive ale punctului respectiv. **3.** Distanţa măsurată pe verticală şi, în acelaşi timp, între două puncte diferite pe cursul unui râu. Depinde de panta de scurgere a râului în sectorul limitat de cele două puncte.

DIFERENŢE MAREGRAFICE Valori de timp şi înălţime care se adună sau se scad din elementele de maree ale unui port de referinţă spre a se obţine aceleaşi elemente pentru un port secundar. Aceste diferenţe se găsesc în tabelele de maree.

DIG 1. Construcţie de protejare a unui port împotriva valurilor. Pe partea dinspre port poate fi amenajat drept cheu cu bolarzi, trancheţi etc. Spre larg este protejat împotriva valurilor cu bucăţi neregulate de piatră sau tetrapozi (stabilopozi) constituind anrocamente. **2.** Construcţie de piatră, de pământ sau de beton pentru protejarea (îndiguirea) malurilor unui curs de apă şi izolarea anumitor porţiuni de teren.

DIG DE LARG Construcţie hidrotehnică la intrarea într-un port, având rolul să mărească acvatoriul acestuia să limiteze canalul de acces într-un port sau la gura de vărsare a unui râu şi să atenueze acţiunea distructivă a valurilor, curenţilor şi ghejurilor.



Dig cu cheu:
1 – bermă; *2* – tranchet; *3* – baba; *4* – cheu; *5* – parapet; *6* – anrocamente.

DIG PLUTITOR Construcţie plutitoare realizată din oţel şi beton menită să protejeze porturile şi falezele de energia distructivă a valurilor mării. Este format din chesoane având 100 m lungime, 18 m lăţime şi 10 m înălţime. D.P. sunt ancorate în larg, paralel cu configuraţia coastei. În interiorul chesoanelor se găsesc tuneluri şi instalaţii speciale menite să absoarbă energia valurilor şi s-o transforme în energie electrică.

DIGORAMĂ Grafic cu ajutorul căruia se pot determina forţele directoare şi deviaţiile compasului magnetic în toate capurile, cunoscând deviaţiile acestuia pentru două capuri ale navei.

DIKSON 1. Ins. situată în partea de NE a G. Enisei din M. Kara la 1,5 km de ţărmul continentului asiatic. Aparţine Federaţiei Ruse. Supr. 25 km², alt. 50 m, formată din roci de diabaz. Pe insulă se află o staţiune polară instalată din 1916. Numele ins. a fost dat în 1894 de o expediţie finanţată de întreprinzătorul suedez Oskar Dikson. **2.** Port tip orăşel aşezat pe ţărmul G. Enisei. Cca 2 mii loc. Unul din cele mai importante porturi pe traseul Marelui drum maritim de NE. *ist.* În al doilea RM, pentru a întrerupe comunicaţiile maritime în zonă, în aug. 1942 portul a fost bombardat cu artileria de pe CrG german „Admiral Scheer", iar în sept. 1943 Sm.germane au lansat 48 mine magnetice la intrarea în port. Acţiunile au eşuat în urma ripostei artileriei de coastă şi de pe navele sovietice dislocate în zonă şi executării dragajului magnetic. Deşi au fost provocate unele distrugeri la instalaţiile portuare, comunicaţia pe drumul maritim nu a fost întreruptă.

DIMENSIUNI (*despre hartă*) Lungimea şi lăţimea cadrului interior al clişeului hărţii, înscrise în colţul din dreapta jos, sub forma unui produs de două numere.

DIMENSIUNI (*ale navei*) Totalitatea dimensiunilor liniare ale elementelor constructive, de calcul şi de gabarit ale navei: lungime, lăţime, pescaj (*v. fig.*). Principalele dimensiuni ale navei caracterizează calităţile sale nautice şi posibilitatea navigaţiei prin locuri înguste, prin canale, ecluze, în cazul ridicării pe doc, cală etc. La submarine, înălţimea bordului este distanţa pe verticală între punctele de vârf ale corpului exterior la cuplul maestru (fără înălţimea turelei), iar lungimea se consideră distanţa între punctele vârf ale corpului rezistent. La navele fără deplasament (hidroglisoare, pe pernă de aer, pe aripi portante)

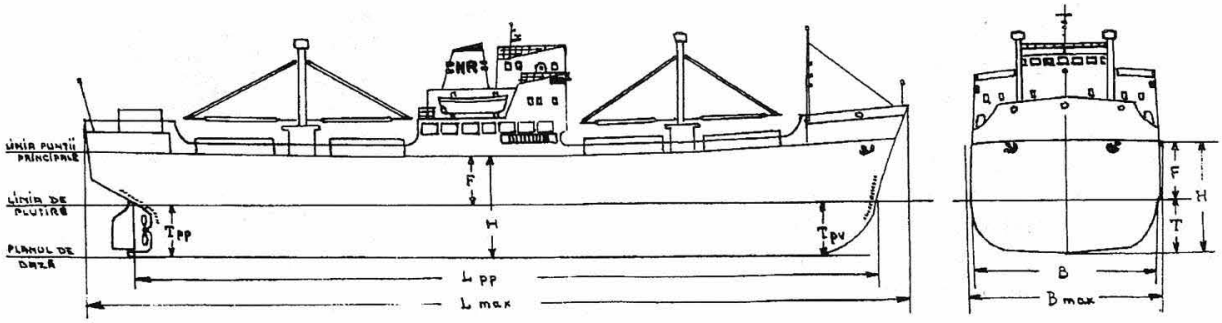
dimensiunile se referă în situaţia când navigă cu deplasament.

DIMENSIUNI DE IDENTIFICARE Dimensiunile principale ale navei, consemnate în actele oficiale.

DINTE DE TERŢAROLĂ Proeminenţă în formă de dinte la capetele unei vergi din lemn pentru luat împuntătura de terţarolă.

DIPHDA Steaua nautică β Ceti, mărimea 2,2; în arabă „A doua broască" (în trecut Fomalhaut era considerată „Prima broască").

DIPTANC (*engl.* deep tank) Tanc special de balast folosit îndeosebi la navele mari pentru asigurarea asiete



Principalele dimensiuni ale navei:

L max. – lungimea maximă – lungimea măsurată între verticalele extreme ale corpului navei; *L pp* – lungimea la linia de plutire sau lungimea de calcul – lungimea măsurată în planul liniei de plutire de plină încărcare între perpendicularele prova şi pupa. *B. max.* – lăţimea maximă – lăţimea măsurată între verticalele la cuplul maestru al navei, la faţa exterioară a bordajului; *B* – lăţimea la linia de plutire sau lăţimea de calcul – lăţimea măsurată în planul liniei de plutire de plină încărcare între perpendicularele la faţa exterioară a bordajului; *H* – înălţimea de construcţie sau înălţimea de calcul – distanţa măsurată pe verticală la mijlocul carenei navei, de la planul de bază până la planul punţii principale; *F* – înălţimea bordului liber – distanţa măsurată pe verticală de la linia de plutire la linia punţii principale; *T* – pescajul sau imersiunea de calcul – distanţa măsurată pe verticală la mijlocul carenei navei, de la planul de bază până la planul liniei de plutire. Pescajul poate fi: *Tm* – pescajul mediu; *Tpv* – pescajul prova; *Tpp* – pescajul pupa. Pescajul se citeşte pe scările de pescaj prova şi pupa, gradate în decimetri într-un bord şi în picioare pe bordul opus. Când se măsoară în decimetri, se notează pe scara pescajului cu cifre arabe, din doi în doi (2, 4, 6 ..... etc.), iar când se măsoară în picioare, se notează pe scara pescajului cu cifre romane în mod normal (I, II, III, IV ..... etc.).

„DIMITROV" *ist.* Cargou de 6096 tdw, construit în anul 1920 la Rotterdam (Olanda), unul din cele 4 cargouri cu care partea sovietică a participat la constituirea societăţii mixte de navigaţie „Sovromtransport" (1945). Până în 1962 a navigat sub numele „D",după care a fost rebotezat „Oltenia". A navigat până în 1971, când a fost radiat şi dezmembrat. Celelalte 3 nave au fost: „Plehanov" (5200 tdw), „Friedrich Engels" (5500 tdw) şi „Berezina" (4849 tdw); ultimei i s-a schimbat numele în „Eforie".

DIN AFARĂ 1. În exteriorul curbei de giraţie, de ex., „elicea din afară". 2. *fl.* În partea unui ostrov, unei stânci, unui banc etc., opusă malului.

DINAMICA NAVEI Capitol din „Teoria navei" care studiază legile mişcării acesteia în stare de plutire: rezistenţa apei la înaintare, manevrabilitatea, stabilitatea dinamică la balans, teoria amortizării ruliului, teoria propulsoarelor şi teoria lansării navelor.

DINĂUNTRU 1. În interiorul curbei de giraţie, de ex., „elicea dinăuntru". 2. *fl.* Între un ostrov, banc, nisip, stâncă etc. şi mal.

DINGHI 1. Ambarcaţiune de mici dimensiuni cu rame şi vele, care poate folosi şi un motor în afara bordului. 2. Clasă sportivă de ambarcaţiuni cu vele şi derivor purtând pe velă semnul distinctiv al clasei P.

DINHAI Port şi BMM a marinei militare chineze la M. Chinei de Est situat la E de oraşul Hangzhou. Supr. acvatoriului bazei 11 km², lungimea frontului de cheuri 2 km cu adâncimi până la 7 m asigurând staţionarea navelor, inclusiv Ds. Şantier de reparaţii, depozite.

DINTE Opritor la unele tipuri de gruie de barcă. Împiedică virarea curentului când barca este ridicată la înălţimea normală.

şi stabilităţii navei. Se amplasează de obicei către centrul navei, în faţa sau în spatele compartimentului maşini, pe toată lăţimea navei. Lungimea este redusă iar înălţimea este cuprinsă între puntea dublului fund şi puntea inferioară. La extremităţi D. sunt mărginite de pereţi transversali etanşi, ranforsaţi, iar deasupra, de punte etanşă. Sunt folosite şi pentru încărcarea de mărfuri. În marea majoritate a porturilor, uzurile (reglementările) conţin prevederi speciale în legătură cu operarea diptancurilor încărcate, acordând sporuri tarifare şi scăderea normelor de operativitate.

DIRECŢIA CURENTULUI *nav.* Direcţia către care se îndreaptă un curent marin. Se exprimă în grade sau carturi faţă de direcţia N adevărat.

DIRECŢIA DUNĂRII MARITIME (D.D.M.) *ist.* Serviciu autonom înfiinţat de partea română conform **Aranjamentului privitor la exercitarea puterilor Comisiunii Europene a Dunării** (Sinaia–18 aug. 1938 ale cărui atribuţii erau de a proiecta şi executa lucrările de întreţinere necesare pe Dunărea Maritimă şi gurile ei de a percepe taxele şi a ţine gestiunea respectivă. D.D.M. a fost încadrată în întregime cu personal tehnic-administrativ românesc, preluând atributele CED în afara lucrărilor de menţinere a adâncimilor şenalului navigabil, D.D.M. a executat lucrări de consolidare a farului de la Ceatal Ismail, de renovare a parcului de nave şi a început amenajarea unui aeroport la Sulina.

DIRECŢIA HIDROGRAFICĂ MARITIMĂ Serviciu hidrografic, meteorologic şi cartografic al Marinei Militare răspunzător de asigurarea funcţionării farurilor radiofarurilor etc. de pe litoralul maritim, editarea de hărţi şi documente nautice, executarea de cercetări hidrografice ş.a. *ist.* DHM s-a înfiinţat în 22 feb. 1926 printr-o Decizie ministerială. În perioada 1926–194

editează primele hărți de navigație la scara 1 : 50 000. În timpul celui de al doilea RM participă la operațiunile de asigurare hidrografică a acțiunilor de luptă. Între 1945–1955, Serviciul este reorganizat în **Direcția Hidrografică Maritimă,** devenind totodată membru al **Asociației Internaționale de Semnalizări Maritime.** Începând cu anul 1990, DHM a primit remorcherele „Grozavu" și „Vârtosu", NH „Eugen Stihi" (ex. NH 112), nava-școală „Pescărușul" și NH „Emil Racoviță". La 14 dec. 2004 a intrat în vigoare **Legea privind activitatea hidrografică maritimă** care instituie autoritatea națională în domeniul activității hidrografice maritime care este MApN prin DHM. Din 2005 este membră a **Organizației Hidrografice Internaționale.** Șefii DHM în ordine cronologică: Cpt. Alexandru Stoianovici (1926–1935), Lt. Emil Grecescu (1935–1939), Cpt. Ovidiu Limbide (1939–1949), Cpt.Cdr. Vasile Panaitescu (1949–1954), Cpt.Cdr Constantin Necula (1954–1958), CAm Gheorghe Sandu (1958–1960), Cdr. Nicolae Milu (1960–1963), Cpt.Cdr. Alexandru Constantin (1964–1969), Cpt.Cdr. Corneliu Enăchescu (1969–1990), Cdr. Gheorghe Voinea (1990–1997), Cdr. Ioan Ivanasciuc (1997–2001), Cdr. Aurel Constantin (din 2001).

DIRECȚIA MARINEI COMERCIALE *ist.* Organ de conducere a serviciilor de navigație înființat în cadrul Ministerului Aerului și Marinei în nov. 1936. D.M.C. a înlocuit fostul Inspectorat general al Navigației și Porturilor. Principalul obiectiv al D.M.C. a constat în coordonarea activității transporturilor maritime și fluviale, aplicarea legilor și regulamentelor privind organizarea și exploatarea Marinei Comerciale, acordarea dreptului de a arbora pavilionul național pe navele Marinei Comerciale, aplicarea convențiilor internaționale privitoare la navigație ș.a. Printr-un decret-lege din 21 dec. 1940 D.M.C. a revenit la Ministerul Lucrărilor Publice (M.L.P.) păstrând atribuțiile care-i reveneau și regulile de funcționare.

DIRECȚIA POLITICĂ A MARINEI MILITARE *înv.* Organ de conducere, în spiritul directivelor Partidului Comunist Român, a activității politice și cultural-educative în MM. Înființat în 1945 ca un serviciu de educație, cultură și propagandă (ECP) s-a transformat în Direcția Politică a MM, iar din 1964 în Consiliul Politic al MM (asimilat cu comitetul județean de partid) care a funcționat până în 1990 când, în urma schimbării orientării politice a României, a fost desființat. A avut rolul de coordonator al activității redacției săptămânalului „Marina Nouă" (care a devenit în 1979 „Flota Patriei"), a Muzeului Marinei Române, caselor armatei din garnizoanele de marină ș.a.

DIRECȚIA VÂNTULUI *nav.* Direcția de unde bate vântul față de un observator. Se contează în raport cu punctele cardinale (intercardinale sau intermediare) sau în grade (0–360°). În navigația cu vele, direcția vântului se exprimă în carturi în raport cu direcția de deplasare a velierului (un cart 11°15' și reprezintă a 32-a parte din cerc).

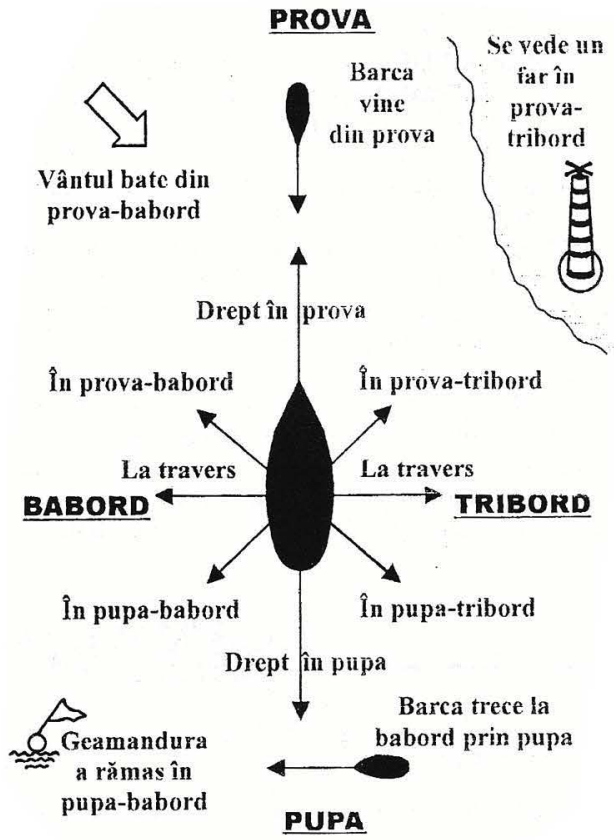
DIRECȚIE Definirea tendinței de orientare către un punct determinat sau linia de mișcare a unui corp care se îndreaptă către un anumit reper (orientarea în spațiu a unui obiect sau persoană față de alt obiect sau persoană).

DIRECȚIE CARDINALĂ Linia ce trece prin centrul orizontului locului observatorului și unul din punctele cardinale. Sunt patru D.C. nord, est, sud și vest.

DIRECȚIE INTERCARDINALĂ Linia ce împarte în jumătate cadranele sau sferturile de orizont. Sunt patru D.I.: nord-est, sud-est, sud-vest și nord-vest.

DIRECȚIE INTERMEDIARĂ Linia ce împarte în jumătate unghiul dintre o direcție cardinală și direcția intercardinală alăturată. Sunt opt D.I. denumite: NNE, ENE, ESE, SSE, SSV, VSV, VNV și NNV.

DIRECȚIILE ÎN SPAȚIU ÎN RAPORT CU NAVA Direcțiile către punctele orizontului vizibil, raportate la punctele cardinale sau la anumite repere de pe mare și



Direcții principale în raport cu nava

uscat. Sunt folosite în navigație la determinarea unghiului între două direcții (relevmente), la determinarea direcției vântului, curentului și a diferitelor repere în raport cu nava (*v. fig.*).

DIRECȚIUNEA GENERALĂ A PORTURILOR ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ *ist.* Instituție înființată printr-o lege specială din 19 martie 1908, condusă a ing. Anghel Saligny. În structura noii instituții au intrat: Servicul de construcție și exploatare a portului Constanța; Serviciul hidraulic; Serviciul de Navigație Maritimă (SMR); Serviciul de Navigație Fluvială (NFR); Șantierul Naval Turnu-Severin; Serviciul Docurilor și Antrepozitelor din Galați și Brăila; Inspectorul Porturilor și Navigațiunii. În 1920, D.G. a trecut de-la Ministerul

Lucrărilor Publice la Ministerul Comunicaţiilor nou înfiinţat, iar în 1929 s-a transformat în regie autonomă.

DIRIJABIL Aerostat motopropulsat care se ridică în atmosferă fiind umplut cu gaz mai uşor decât aerul (hidrogen, heliu etc.) şi poate zbura în orice direcţie. De corpul D., acoperit cu un înveliş impermeabil pentru gaze, se ataşează una sau două gondole pentru comandă şi grupuri motopropulsoare. D. a fost folosit pentru prima dată în scopuri militare în războiul italo-turc (1911–1912) iar apoi în primul şi al doilea RM, pentru patrulare şi cercetare pe uscat şi pe mare. În al doilea RM a fost folosit şi pentru căutarea şi combaterea submarinelor, descoperirea şi dragajul minelor. Motoarele D. îi asigură o viteză de zbor de cca 150 km/h. Din cauza vulnerabilităţii sporite la acţiunea mijloacelor moderne de luptă construcţia D. militare a fost sistată în prezent.

DISC DE BORD LIBER *MC sin.* marcă de bord liber.

DISC DE RELEVMENTE Disc cu suspensie cardanică, gradat de la 0° la 360° sau de la 0° la 180° în fiecare bord, având o alidadă cu care se pot lua relevmente prova. Uneori este iluminat în interior. Se utilizează în locul compasului de relevmente.

„DISCOVERY" (*engl.* discovery–descoperire) Numele a trei nave britanice care de-a lungul secolelor au participat la expediţii realizând descoperiri geografice şi ample cercetări hidrografice **1.** Navă barc „D" (55 t) a companiei engleze Indiile de Est, trimisă în perioada 1602–1616 în căutarea pasajului de NV. Cele mai importante expediţii au fost cele conduse de H. Hudson (1610–1611) şi Th. Button (1612), care au descoperit şi cercetat G. Hudson şi de R. Bylot (1615), avându-l ca pilot pe W. Baffin, când a fost descoperit G. Baffin. **2.** Sloop „D" (300 t) cu care s-a realizat cea de a treia expediţie în jurul Pământului a lui J. Cook, fiind în 1776–1779 sub comanda lui W. Clark. **3.** Vapor „D" (1620 t) folosit ca navă-bază în două expediţii în Antarctica pentru cercetări oceanografice: în1901–1904 în prima expediţie a lui Robert Falcon Scott şi în 1929–1931 în expediţia australiană a lui Douglas Mawson, pe coastele Antarctidei.

DISC SECCHI Instrument folosit pentru măsurarea transparenţei apei dintr-un bazin acvatic. Constă dintr-un disc din metal sau faianţă colorat în alb cu diametrul de 30 cm şi fixat la o saulă divizată în m şi dm. Se cufundă discul încet în apă până la adâncimea când încetează să fie vizibil. Se notează cifra de pe saulă care reprezintă transparenţa apei respective. Se lansează în partea umbrită a navei. Transparenţa medie în M. Neagră 25 m, în M. Baltică–13 m, în oceane de la 10 la 50 m. Cea mai mare transparenţă în zona tropicală de cca. 67 m.

DISPAŞĂ *MC* Document de lichidare a avariei comune, întocmit de un expert numit dispaşor.

DISPAŞOR *MC* Expert în lichidarea avariilor comune: *v.* dispaşă.

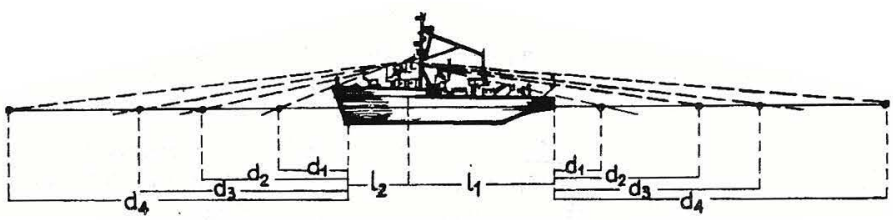
DISPECER DE PORT *MC* Persoană care supraveghează efectuarea transporturilor de mărfuri la termenele stabilite, folosirea raţională a capacităţii de încărcare şi descărcare a portului, executarea planului de producţie, întocmirea situaţiei zilnice a navelor etc.

DISPOZITIV DE DECROŞARE Dispozitiv folosit pentru desprinderea simultană a cârligelor palancurilor bărcii de salvare din ocheţii de la pupa şi prova bărcii, în momentul când aceasta a fost lăsată la apă. Dispozitivul se acţionează manual de un marinar din barcă, cu ajutorul unei manivele sau al unui capăt de parâmă.

DISTANŢA ÎNTRE PUNŢI (înălţimea între punţi) Distanţa măsurată pe verticală între punţi. La cargouri variază de la 2,28 m la 2,74 m, iar la navele de pasageri este de regulă de 3,04 m pentru cabinele de locuit şi 3,34–4,25 m pentru saloane, săli de mese etc. Se măsoară între liniile de construcţie ale punţilor consecutive.

DISTANŢA ZILEI Distanţa parcursă de o navă în 24 ore, de la ora 12,00 a unei zile până la ora 12,00 a zilei următoare.

DISTANŢĂ 1. Intervalul care separă două obiecte. Măsurarea se efectuează la manevre cu ajutorul unor repere de la bord care, privite de la comandă, indică o anumită D. Astfel, privind de la comandă un obiect de pe suprafaţa apei (*v. fig.*), acesta se află la D. d_4 de la pupa navei, când este văzut prin mărul bastonlui de pavilion, la D. d_1, când este văzut la jumătatea distanţei dintre balustradă şi măr, la D. d_2, când este văzut în dreptul balustradei şi la D. d_1, când este văzut prin coronament. De notat că D. până la observator este egală cu $d + 1_2$, când se măsoară din pupa, şi cu $d + 1_1$, când se măsoară din prova. La fel se procedează şi cu bastonul geacului; v. distanţier, telemetru, radar. D. până la navă se poate măsura cu ajutorul unui binoclu gradat, ţinând seama de porţiunea din câmpul acestuia acoperită de imaginea navei. **2.** *mil.* D. liniară între comenzile a două nave aflate în formaţie.



Distanţa cu repere de la bord

DISTANŢĂ DE MANEVRĂ IN EXTREMIS Cea mai mică distanţă la care poate manevra o navă pentru a evita coliziunea cu altă navă.

DISTANŢĂ DE MARŞ Distanţa (în Mm) parcursă de o navă cu o viteză dată, consumând complet combustibilul, în afară de rezerva necesară pornirii şi opririi instalaţiei de propulsie, precum şi ieşirii şi intrării în locul de bazare. D.d. M. se stabileşte pentru fiecare

clasă și tip de navă în timpul probelor de marș. La viteza economică D.d.M. este maximă.

DISTANȚĂ DE MEGAFON Distanța la care se poate folosi megafonul între două nave.

DISTANȚĂ DE OPRIRE Distanța parcursă între momentul stopării mașinii și cel al opririi navei. D.d.O. depinde de inerția navei, care este determinată de deplasament și de viteza în momentul stopării, putând fi redusă considerabil dacă după stopare se pune mașina înapoi sau se folosește cârma. La navele gigantice moderne, distanța și timpul de oprire sunt foarte mari. Astfel, un VLCC de 200 000 tdw, cu mașinile toată forța înapoi, mai merge 21 de minute, parcurgând 2–3 Mm.

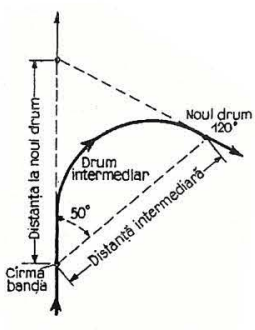
DISTANȚĂ DE SIGURANȚĂ Distanța pe care trebuie să o păstreze o navă aflată în marș sau pe timpul manevrei în port ori în radă în raport cu alte nave acostate sau ancorate, în scopul evitării coliziunilor.

DISTANȚĂ DE TRAGERE Distanța până la care se poate executa tragerea (lansarea): de artilerie, rachete, torpile ș. a. asupra unei ținte. **D.d.T. de art.** distanța dintre punctul de plecare a proiectilului și punctul de cădere (explozia) sau de impact cu ținta a acestuia. **D.d.T. a rachetei**, distanța dintre punctul de lansare a rachetei și țintă. Depinde de distanța de zbor a unui anumit tip de rachetă. **D.d.T. a torpilei** distanța de la nava lansatoare a torpilei și până la țintă. Depinde de cursa unui anumit tip de torpilă; *v.* bătaie.

DISTANȚĂ DE VIZIBILITATE Distanța la care se poate vedea un obiect. Pe mare, D.d.V. reprezintă suma distanțelor la orizont, corespunzătoare înălțimii observatorului și înălțimii obiectului. Se calculează cu ajutorul formulei $D = 2{,}08\,(\sqrt{H} + \sqrt{h})$, în care *D* este distanța de vizibilitate în Mm, *H* – înălțimea în m a obiectului observat și *h* – înălțimea în m a ochiului observatorului deasupra nivelului mării; *v.* și vizibilitate.

DISTANȚĂ INTERCOSTALĂ Distanța orizontală între două coaste succesive.

DISTANȚĂ INTERMEDIARĂ Distanța între punctul în care s-a dat comanda de a pune cârma la o întoarcere și punctul în care nava se află la noul drum. Este folosită la ținerea estimei pe hartă; *v. și* drum intermediar.

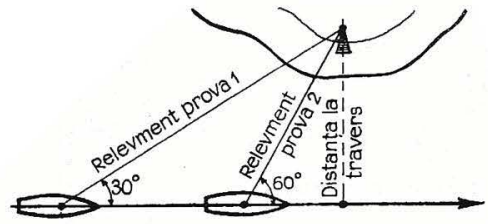


Distanță intermediară

DISTANȚĂ LA NOUL DRUM Distanța măsurată pe vechiul drum între punctul în care se dă comanda pentru a pune cârma la o întoarcere și intersecția vechiului drum cu noul drum. Este folosită la ținerea estimei pe hartă.

DISTANȚĂ LA ORIZONTUL MARIN Distanța la orizontul vizibil, de regulă, mai mare decât distanța geometrică măsurată pe tangenta la glob dusă din ochiul observatorului, din cauza refracției terestre. D.O.M. depinde de înălțimea observatorului și se calculează practic cu ajutorul formulei $d = 2\sqrt{h}$ în care: *d* este D.O.M. în Mm, iar *h* – înălțimea ochiului observatorului în m; *v. fig.* depresiunea orizontului.

DISTANȚĂ LA TRAVERS Distanța navă – obiect de la mal în momentul în care relevmentul la acest obiect este perpendicular pe drum sau – în zone fără curenți –



Distanță la travers

perpendicular pe axul navei. Se poate calcula cu ajutorul tablelor nautice sau se măsoară pe harta marină. În cazul în care s-a luat un relevment prova de 45°, în momentul traversului D.T. este egală cu distanța parcursă între cele două relevmente.

DISTANȚĂ LOXODROMICĂ Distanța între două puncte de pe glob, măsurată pe arcul de loxodromă ce trece prin aceste puncte.

DISTANȚĂ ORTODROMICĂ Distanța între două puncte de pe glob, măsurată pe cel mai mic arc de cerc mare (ortodromă) ce trece prin aceste puncte; este cea mai mică distanță între două puncte de pe glob. Se măsoară pe o hartă gnomonică sau uneori – cu suficientă aproximație – pe o hartă în proiecție policonică Lambert; se poate calcula, de asemenea, cu ajutorul formulelor sau al tablelor de azimut.

DISTANȚĂ PARCURSĂ Distanța străbătută de o navă între două puncte. Poate fi **distanța prin apă**, adică fără a ține seama de vânt și de curent, luând în considerație numai citirea la loch sau numărul de rotații ale mașinii și **distanța pe deasupra fundului**, adică distanța efectiv parcursă de navă în raport cu globul terestru.

DISTANȚĂ POLARĂ Unghiul format de axa lumii cu raza vizuală la astru sau arcul de cerc orar măsurat de la polul ridicat până la astru. Se măsoară de la 0° la 90°, când declinația astrului este de același nume cu latitudinea observatorului, sau de la 90° la 180°, când declinația astrului este de nume contrar cu latitudinea (Pământul este considerat un punct în centrul sferei cerești).

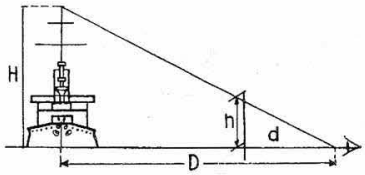
DISTANȚĂ REGULAMENTARĂ *(definiție a societăților de clasificare)* Distanța intercostală sau distanța între două elemente ale osaturii longitudinale (la sistemul de construcție longitudinal).

DISTANȚĂ UNGHIULARĂ Unghiul sub care se văd două obiecte date.

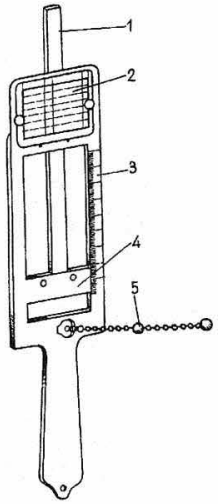
DISTANȚĂ ZENITALĂ Arcul de cerc orar al astrului sau unghiul corespunzător la centru, măsurat de la zenit la astru. Este complementul înălțimii astrului și se notează cu *z*.

DISTANȚE LUNARE, procedeu *ist.* Procedeu pentru a face punctul navei, măsurând distanțele unghiulare dintre Lună și anumite stele. Metoda dreptei de înălțime a eliminat, încă la sfârșitul sec. XIX, acest procedeu greoi și imprecis.

DISTANŢIER *înv.* Aparat pentru măsurarea distanţelor dintre navele aflate în formaţie. Cele mai multe aparate de acest fel se bazează pe principiul proporţionalităţii.

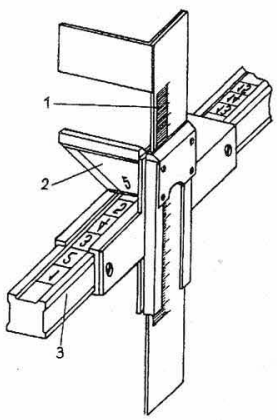


Principiul distanţierului

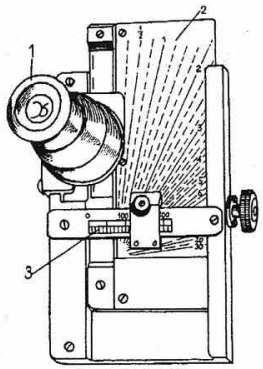


Distanţier simplu:
1 – riglă mobilă; *2* – tabel cu înălţimea catargului; *3* – gradaţie cu înălţimea catargului; *4* – indice; *5* – saulă cu bile.

Astfel, dacă se vizează o navă de la linia de plutire la măr *(H)* şi se înscrie într-un cadru de înălţime *(h)*, atunci distanţa *D* până la navă va fi egală cu $d\frac{H}{h}$. Cel mai simplu D. se compune dintr-un cadru în care alunecă o riglă; indicele acesteia se fixează la o gradaţie de pe cadru, la înălţimea catargului navei până la care se determină distanţa. La baza cadrului se află o saulă cu noduri sau bile pe care se măsoară distanţa. Un alt tip de D., mai practic, este acela la care distanţa se măsoară pe o riglă cu gradaţia răsturnată ce se citeşte într-o oglindă. Alte D., de ex., **Stuart** sau **Weymounth**,

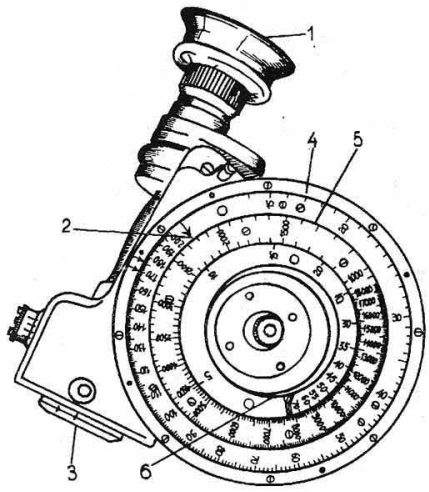


Distanţier cu riglă:
1 – gradaţie cu înălţimea catargului; *2* – oglindă; *3* – riglă de distanţă.



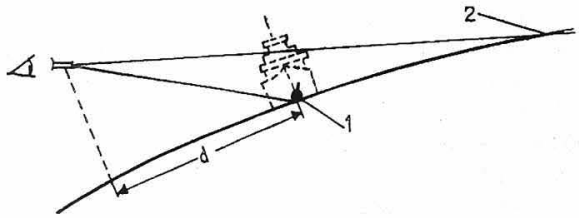
Distanţier Stuart:
1 – lunetă; *2* – cabluri; *3* – înălţimea catargului.

se bazează pe principiul sextantului, putând măsura distanţe mai mari. Unele dintre ele (Weymounth) pot da şi înclinarea navei. **D. cu prisme** D. ce se utilizează privind simultan printr-o prismă cu un anumit indice de refracţie şi direct; astfel, se pot vedea două imagini, mărul uneia din ele aflându-se la linia de plutire a celeilalte. Distanţa se citeşte pe mânerul D. Pentru măsurarea distanţei cu acest aparat este necesar un set de prisme, câte una pentru fiecare distanţă. D. poate fi folosit şi pentru a măsura distanţa până la un obiect cu înălţimea necunoscută care pluteşte pe apă. În acest caz pe riglă se fixează înălţimea comenzii la care se adaugă înălţimea ochiului observatorului (în loc de cea a



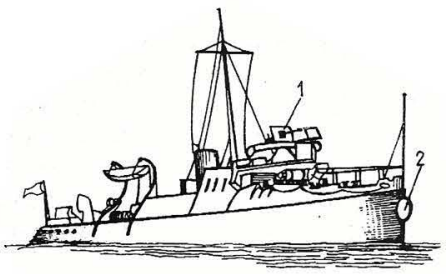
Distanţier Weymounth:
1 – ocular; *2* – distanţă; *3* – obiectiv; *4* – înălţimea catargului navei vizate; *5* – înălţimea navei proprii; *6* – înclinare.

obiectului), prinzându-se în aparat unghiul dintre obiectul plutitor şi orizont. Prin urmare, se procedează ca şi cum s-ar măsura distanţa până la o navă fictivă (reprezentată în figură), aflată în dreptul obiectului. Acest procedeu este foarte util şi la manevra în port. Navele moderne măsoară distanţele cu aparate radar specializate pentru distanţe mici, medii şi mari.



Măsurarea distanţei la un obiect aflat pe apă cu ajutorul distanţierului:
1 – obiect la suprafaţă; *2* – orizont.

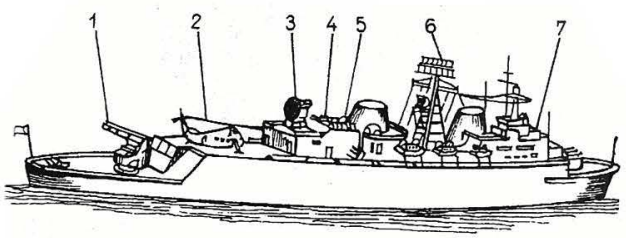
DISTRUGĂTOR Navă de luptă apărută la sfârşitul sec. al XIX-lea (anii 1890) destinată apărării navelor mari împotriva atacurilor torpiloarelor (denumită la început contratorpilr). Iniţial avea un depl. de 300 – 700 t; vit. 30 Nd. La începutul celui de al doilea RM, Ds. avea depl. 1500–2000 t şi vit. 35–37 Nd. Ds. îndeplineşte misiunile cele mai complexe, fiind considerat ca cea mai universală navă: atacul cu torpila a navelor şi transportoarelor inamice, apărarea navelor mari şi a convoaielor împotriva atacului forţelor navale şi aviaţiei, sprijinul cu artileria al trupelor de uscat şi forţelor de desant proprii, instalarea barajelor de mine, conducerea la atac a vedetelor torpiloare, atacul şi distrugerea submarinelor, misiuni de cercetare, supraveghere etc. Ds. modern are următoarele caracteristici: depl. 2500–3000 (ajunge până la 8500 t), 4–6 tunuri 102–130 mm, X–XII tunuri de 37–45 mm (toate tunurile sunt atât navale, cât şi antiaeriene) 6–10 TLT; aruncătoare şi lansatoare de grenade; 2–4 rampe



Primul tip de distrugător (sfârşitul sec. XIX):
1 – tun; *2* – tub lansatorpile.

de lansare a rachetelor (după al doilea RM); pot lua la bord 30–80 de mine de diferite tipuri. Raza de acţiune este de 3000–4000 Mm, viteza maximă de 40 Nd.

DISTRUGĂTOR PURTĂTOR DE RACHETE Distrugător echipat cu rachete (apărut după cel de al doilea RM). Primele nave de suprafaţă echipate cu rachete (la început în SUA) au fost crucişătoarele, urmate de distrugătoare, portavioane şi vedete torpiloare. Destinaţia lor fiind combaterea navelor de suprafaţă (rachete navă-navă), avioanelor (rachete navă-aer) şi a submarinelor (rachete antisubmarine); *v.* distrugător.



Distrugător purtător de rachete:
1 – lansator de rachete; *2* – elicopter antisubmarin; *3* – SRL pentru ghidarea rachetelor; *4* – spardec; *5* – aruncător de grenade antisubmarine; *6* – antenă RL; *7* – comandă.

DIURN 1. Care se petrece în decurs de 24 ore, ca în expr.: marşă diurnă, maree diurnă. **2.** Care se petrece deasupra orizontului, ca în expr. arc diurn.

DIVIZIA DE DUNĂRE *ist.* MU tactic-operativă a Marinei Militare înfiinţată la 26 feb. 1896 odată cu Divizia de Mare prin reorganizarea Corpului Flotilei, cu misiunea de a coopera cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial şi de a asigura transporturile fluviale necesare armatei şi economiei. Ca şi Divizia de Mare, D.d.D. a primit o organizare şi înzestrare corespunzătoare, având ca elemente de bază în compunerea iniţială: Forţa navală fluvială cu bastimentele „România", „Bistriţa", „Oltul", „Siretul", „Alexandru cel Bun", „Şoimul" ş.a:, Apărarea fixă fluvială (mine, torpile, obstrucţii etc.) şi Baza navală fluvială cu elementele necesare de logistică. Prin organizarea şi dotarea succesivă D.d.D. a devenit cea mai puternică forţă fluvială de pe Dunăre. În preajma celui de al doilea RM, D.d.D. avea în organica sa Forţa fluvială cu 5 monitoare şi 2 vedete, Gruparea tactică Tulcea cu 2 monitoare şi 4 VT, Detaşamentul maritim Sulina cu misiunea de a apăra Delta şi gurile Dunării, Sectorul Dunării de Sus cu misiunea de apărare a Dunării în sectorul Porţilor de Fier, unităţi de infanterie marină, artilerie de coastă, şalupe de patrulare, unităţi de geniu şi transmisiuni etc. În 1943, D.d.D. devine Comandamentul Forţelor Navale Fluviale (CFNFl) cu misiunea de a coordona activitatea grupărilor şi unităţilor de nave de luptă asigurându-le logistica necesară. D.d.D. a jucat în dezvoltarea Marinei Române acelaşi rol important ca şi Divizia de Mare *(v.)*

DIVIZIA DE MARE *ist.* MU tactic-operativă a Marinei Militare înfiinţată la 26 feb. 1896 prin reorganizarea Corpului Flotilei (constiuit la 20 oct. 1860) prin separarea în două MU distincte: Div. de Mare şi Div. de Dunăre. În compunerea iniţială a D.d.M. intrau: Depozitul echipajelor cu Şcoala de cadre, Şcoala de torpile (Apărarea mobilă), Apărarea porturilor maritime şi toate „bastimentele de mare" (Cr. „Elisabeta", bricul „Mircea I", Can. „Griviţa" şi torp. „Sborul" şi „Năluca"). Prin reorganizarea succesivă, D.d.M. a ajuns, în timp, o MU complexă, având ca misiune apărarea litoralului român în cooperare cu alte categorii de forţe armate ale ţării şi ducerea acţiunilor de luptă împotriva navelor inamice în zona de responsabilitate. În structura D.d.M. la începutul anului 1941 au intrat Forţa Navală Maritimă cu următoarele unităţi: escadra de distrugătoare (4 Ds.), secţia torpiloare (3 Torp.), secţia canoniere (3 Can.), secţia de puitoare de mine (3 PM.), grupul submarine şi vedete torpiloare (1 Sm. şi 3 VT), unităţi de artilerie de coastă, infanterie marină, observare, siguranţa zonei maritime Constanţa, Flotila de hidroaviaţie şi elementele necesare de logistică. D.d.M. a fiinţat din 1896 până în 1943, timp în care a trecut prin 3 războaie (1913, 1916–1918,1941–1945) şi a îndeplinit un rol deosebit de important în pregătirea şi dezvoltarea flotei militare maritime. În 1943, D.d.M. a devenit Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (CALM) subordonând toate unităţile de uscat ale fostei D.d.M. A pierdut atributul naval (Forţa Navală Maritimă), care a devenit un comandament specific de marină, dar şi-a menţinut funcţia logistică de bază navală pentru navele şi echipajele Comandamentului Forţelor Navale Maritime (CFNM) înfiinţat la acea dată.

DIVIZIE *mil.* MU operativă întrunind sub aceeaşi comandă unităţi de toate armele şi serviciile. După felul unităţilor de bază care intră în compunerea ei, D. poate fi: de infanterie, mecanizată, de tancuri, de artilerie, de aviaţie, de desant aerian sau maritim ş.a. **D. Navală** (de nave) *înv.* MU compusă din nave de luptă de acelaşi tip (D. de nave de linie, crucişătoare etc.) în cadrul unei flote. În marina română, termenul a fost folosit până în timpul primului RM. Două monitoare şi patru vedete de siguranţă formau o „Divizie" sub comanda celui mai vechi comandant de monitor. Actualmente termenul a ieşit din uzul curent. **D. Maritimă** MU maritimă (fluvială), organizată şi dotată pentru acţiuni de luptă combinate ca: apărarea unui sector maritim (fluvial), debarcări tactice etc. În prima parte din al doilea RM, marina română a avut o asemenea MU, respectiv „Detaşamentul maritim Nr. 1" (Sulina) echivalat cu o brigadă.

DIVIZION 1. *mil.* Unitate de nave de acelaşi tip care intră în compunerea unei mari unităţi de nave (brigadă de nave). Uneori D. poate intra în compunerea unei

mari unităţi maritime. **2.** *ist.* subdiviziune a unui bord; *v.* bord (2).

DIVIZIONUL NAVE-ŞCOALĂ *mil.* Unitate a Marinei Militare înfiinţată la 1 oct. 1970 prin Ord. M.St.M. în scopul îmbunătăţirii administrării unităţii şi activităţii echipajelor destinate pregătirii practice a elevilor (studenţilor) şcolilor Marinei Militare. La înfiinţare, în compunerea D.N.S. intrau nava-şcoală „Mircea II", nava hidrografică NH-112 şi şalupe de remorcaj-salvare. Ulterior D.N.S. a fost subordonat Academiei Navale „Mircea cel Bătrân", iar compunerea iniţială a fost completată cu navele „Constanţa" (escortor 2 858 t), „Albatros" (cargou 12 350 t) şi ambarcaţiuni sportive cu vele şi motor.

DIVIZIUNE 1. *înv., sin.* divizie de nave. **2.** clasă (sală de), în Şcoala Navală.

DJAKARTA (Jakarta) Cap. Indoneziei, situată pe ţărmul de NV al Ins. Java la vărsarea R. Tji Liwung (Chiliwung) în M. Java. Cca 7 mil. loc. Portul maritim al D. – Tandjung Priok – este situat la 10 km de oraş. Centru industrial: constr. navale, metalurgie feroasă, ind. textilă, alimentară. Import: echipament industrial, vehicule, mărfuri generale; export: petrol brut, cauciuc, lemn, cafea, mirodenii. Traficul anual de mărfuri – cca 12 mil. t. *ist.* În 1619, compania olandeză a Indiilor Occidentale, fondează pe locul unei vechi aşezări indoneziene (Djajkarta) centrul administraţiei coloniale a Indiilor Olandeze denumit Batavia. În 1945, oraşul îşi reia vechiul nume devenind cap. statului Indonezian independent.

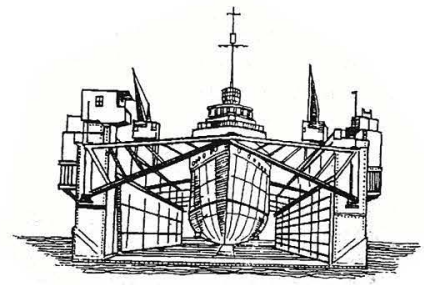
DJAWA, Insula ~ *v.* Java.

DJERBA Insulă tunisiană situată la intrarea în G. Gabés din M. Mediterană. Supr. 500 km²; cca 60 mii loc. Culturi de curmali şi măslini; pomicultură. Pescuit de bureţi şi corali. Pr. oraş-port Djerba.

DJIBOUTI Oraş-port, centru ad-tiv al Rep. Djibouti şi BMM franceză, situat pe ţărmul G. Aden, în apropiere de Str. Bab El Mandeb. Dezvoltarea traficului prin Canalul de Suez şi M. Roşie transformă D. într-un important port de tranzit şi escală maritimă în Africa de Est. Asigură şi traficul Etiopiei de care se leagă prin CF Addis Abeba – D. Acvatoriul portului şi al BMM, cu o supr. de 3,91 km², este protejat la E de o peninsulă, iar la SV şi S de două moluri. Lăţimea de intrare între moluri 570 m. Lung. frontului de cheuri 3,8 km, cu adâncimi de 12 m. Volumul traficului anual de mărfuri: 4 mil. t. Asigură bazarea navelor comerciale de mare tonaj şi a celor militare, incl. Cr. Şantiere navale de reparaţii pentru nave cu tonaj mediu. Aeroport internaţional. *ist.* Construit între 1882–1892 pe o pen. stâncoasă, D. devine în 1896 reşedinţa coloniei franceze Coasta franceză a Somalilor. Din 1977 devine cap. Rep. Independente D.

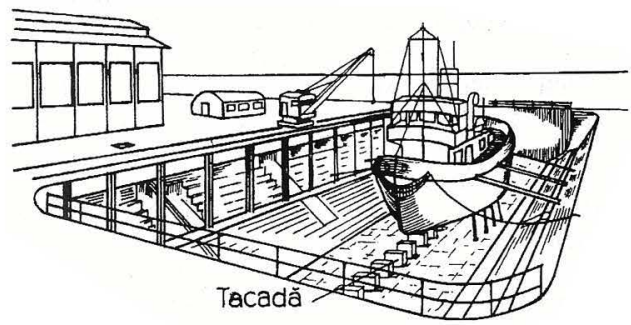
„DOBROGEA" *ist.* Cargou construit pentru SMR în 1897 la şantierul naval „Napier Sons" din Glasgow (M. Britanie). Face parte din seria de 5 cargouri cu caracteristici asemănătoare cu care a luat fiinţă în anii 1897–1898 serviciul de mărfuri al SMR. Caracteristici: 3750 tdw; dim. 91,4 x 12 x ...m, vit. 10 Nd. Cu această primă serie de cargouri a fost inaugurată linia de navigaţie Dunăre-Rotterdam, care va funcţiona până la primul RM. În timpul războiului, „D" împreună cu alte nave SMR a fost închiriat marinei ruse pentru transporturi în M. Neagră. Revenit în ţară la încheierea păcii, a reluat cursele pe linia Dunăre–Constanţa–Levant până în 1935 când, în condiţiile crizei economice, a fost vândut unui armator străin.

DOC 1. Bazin al unui port. **2.** Bazin săpat în malul unui curs de apă navigabil, de ex., docurile Galaţi. **3.** Construcţie specială pe lângă şantierele navale, destinată efectuării lucrărilor de întreţinere şi reparaţie a operei vii; uneori D. uscate servesc şi la construirea de nave noi. **D. plutitor** Construcţie plutitoare formată dintr-un ponton orizontal, pe laturile căruia se află unul sau doi pereţi verticali. În interior sunt instalate tancuri care, umplute cu apă, fac ca D. să coboare cu pontonul



Doc plutitor

sub nivelul acesteia; astfel, navele intră şi se aşază pe suporţi denumiţi tacade, fiind susţinute în borduri de pontili. Ca urmare a golirii tancurilor, pontonul se ridică, iar nava rămâne deasupra apei, opera sa vie fiind accesibilă efectuării de revizii, reparaţii etc.; *v.* andocare, tacarisire. Primul D.P. românesc a fost construit în anul 1898 la Galaţi (pentru nave până la 400 t). **D. uscat** Bazin dreptunghiular, etanş, construit în sol, cu pereţii din piatră, beton armat, beton etc., având axul longitudinal perpendicular pe linia apei, unde se



Doc uscat

află porţile prin care intră navele pentru andocare. După intrarea în D., porţile etanşe se închid, apa se evacuează prin pompare, iar nava se aşază pe tacade; *sin.* bazin de radub. **4.** Pânză de vele groasă din bumbac, folosită pentru capoate.

DOCAN, N. Cercetător român care, pe baza documentelor existente în Arhivele Militare din Viena (Kriegsarchiv, Wien), a întocmit un studiu amănunţit

intitulat **Explorațiuni austriace pe Dunăre la sfârșitul veacului al XVIII-lea**, publicat în Analele Academiei Române, Seria II, Tomul XXXVI, 1913–1914. În acest studiu sunt descrise diversele tipuri de nave și ambarcațiuni care au navigat pe Dunăre în perioada respectivă, atât autohtone, cât și turcești. Lucrarea lui N. Docan a fost folosită de Constantin C. Giurescu și alți cercetători pentru clarificarea elementelor constructive, comerciale și de navigație ale navelor și ambarcațiunilor civile și militare de pe Dunăre.

DOC DE DESANT (*engl.* LSD – Landing Ship Dock) Navă folosită pentru transportul și lăsarea la apă a vedetelor de desant în zona de debarcare a desantului maritim. La apropierea de punctul de lansare, cala docului se inundă, se deschide rampa de la pupa navei, iar vedetele ies din corpul navei și intră în acțiune sprijinite de elicopterele care decolează de pe puntea D.d.D.

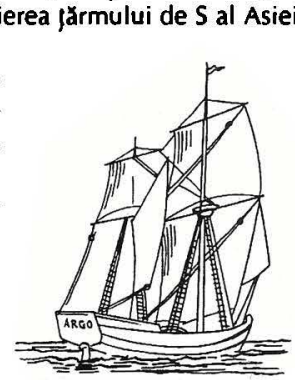
DOCHER *MC* Muncitor de port, care lucrează la încărcarea și descărcarea mărfurilor în incinta portului, în magazii și la bordul navelor comerciale.

DOCTRINĂ NAVALĂ Parte a doctrinei militare a statului, D.N. cuprinde ansamblul de principii și concepții cu privire la caracterul și scopul unui eventual război, pregătirea de război a flotei și la folosirea metodelor și procedeelor de acțiune pe T.O.M. Principiile de bază ale D.N. sunt determinate atât de structura social-politică, economică și poziția geografică a statului, care influențează asupra pregătirii și desfășurării războiului, cât și de structura tehnico-materială care determină dotarea tehnică a flotei și folosirea forțelor sale în vederea îndeplinirii scopurilor militare și politice propuse.

DOCUMENTE NAUTICE Publicații periodice sau permanente, editate de organele hidrografice, care cuprind date strict necesare navigației și conducerii navelor și care nu sunt cuprinse în hărțile marine. În categoria D.N. se includ: cataloagele de hărți marine, cărțile-pilot, cărțile farurilor și radiofarurilor, avizele pentru navigatori, descrierea raioanelor periculoase pentru navigație, almanahul nautic, table nautice, table logaritmice și de calcul, table pentru navigația radioelectronică, table de maree, tabelul și graficul luminozității, anuare hidrografice ș.a..

DODECANEZ (*gr.* „dódeca" – doisprezece, „nisos" – insulă). Grup de 12 insule grecești în M. Egee (Sporadele de Sud), în apropierea țărmului de S al Asiei Mici. *v.* Sporade.

DOGAR (BUTNAR) Meseriaș portuar folosit la repararea și recondiționarea butoaielor și în general a coletelor avariate, neacceptate de navă la încărcare. Repararea și recondiționarea coletelor este o sarcină a încărcătorului.



Dogger

DOGGER Tip de navă olandeză cu vele.

DOGGER BANK (*ol.* Dogger – navă de pescuit, bank – banc de nisip). O întinsă limbă de nisip în partea centrală a M. Nordului, la E de coasta M. Britanii. Se întinde de la SV la NE pe o lungime de 259 km și 33 km lățime. Ad. 14,6–36,5 m. Pescuit intens (cod, heringi).

DOHA Oraș-port, cap. statului Qatar, situat pe coasta de E a țării în baia cu același nume din G. Persic. Cca 220 mii loc. A cunoscut o rapidă înflorire după al doilea RM, o dată cu începutul exploatării zăcămintelor petrolifere. Export: petrol; import: mașini, echipament industrial, prod. alimentare.

DOIME Jumătate din membrii echipajului, în organizarea serviciului zilnic la bordul navei pe două schimburi.

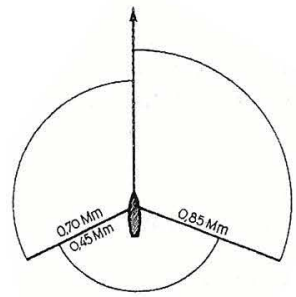
DOLIE *fl.* Zonă cu apă liniștită pe un fluviu.

DOLNEAC Vânt din sectorul Sud-Est în regiunea Porțile de Fier.

DOLLART (*ol.* „Dollard") Golf în Marea Nordului la coastele Germaniei și Olandei unde se varsă Fl. Ems. Lung.: 30 km; lat.: 12 km. Separat de mare printr-un lanț de insule inundabile la mareea înaltă (Wadde). Golful s-a format la sfârșitul sec. XIII în urma inundării țărmurilor joase de către apele mării.

DOM 1. Structură din bare de alamă, instalate deasupra tambuchiului, pentru a susține capotul din pânză de vele. **2.** Sferă din plastic ce acoperă antena unui radiolocator. **3.** Acoperire metalică a unui sonar (hidrolocator) sau a altor aparate de pe fundul navei. **4.** *oc.* Ridicătură a fundului mării, de formă rotundă, aflată sub nivelul apei.

DOMENIUL NAVEI Zonă în jurul navei pe care navigatorul trebuie să o mențină în afara oricărui pericol. Depinde de tipul navei, de viteza relativă, de caracteristicile navei (tonaj, lungime, lățime, viteza maximă etc.), de experiența navigatorului, de restricțiile de navigație, de intensitatea traficului etc.



Domeniul navei

DOMINICA Ins. din grupul Arh. Antilele Mici situată între Ins. Martinica și Guadelupa. Supr. 789 Km², 60 mii loc. Relief muntos cu numeroase cratere (vulcanul stins Diablotin, 1447 m alt.) și izvoare termale. Temp. medie lunară este de +25–27°C. Culturi de trestie de zahăr, cacao, banane, cocotieri ș.a. Oraș pr. – Roseau. *ist.* Colonie brit. din 1805; stat asociat cu M. Britanie din 1967. În 1782 (9 și 12 apr.), în apropierea Ins. D. a avut loc, în timpul Războiului pentru Independența Americii de Nord, bătălia navală între o Escadră franceză (30 de nave de linie cu vele) care, în timp ce se îndrepta spre locul de întâlnire cu o Esc. spaniolă (17 nave de linie) pentru a debarca pe Ins. Jamaica un desant (20 mii oameni), a fost atacată de o Esc. britanică (36 nave de linie). O primă luptă între cele două Esc. a avut loc la 9 apr. în care francezii au pierdut 3 nave. La 12 apr. a avut loc o a doua luptă între cele două Esc. în care Am englez Rodney pentru prima oară a renunțat la tactica

liniară, a străpuns formaţia liniară franceză în trei părţi şi cu foc de anfiladă a produs Esc. franceze pierderi grele. Victoria britanicilor a fost hotărâtoare; ei au capturat 5 nave de linie franceze, incl. nava comandant, iar debarcarea desantului a fost zădărnicită. Englezii nu au pierdut nici o navă.

DOMOLEALĂ *fl.* Loc în care curentul Dunării este mai slab (face domoleală); *v.* şi cursoare.

DON (*gr. ant.* Tanais) Fluviu aflat în partea europeană a Rusiei. Lung. 1970 km; supr. bazinului: 442 500 km². Izv. din E podişului central al Rusiei şi se varsă în G. Taganrog din M. Azov la S de oraşul-port Rostov pe Don, formând o deltă cu o supr. de 340 km². Numeroşi afluenţi. Debitul anual al fl. este de 27,3 km³. Pantele mici determină scurgerea lină a apei („Donul liniştit"). Este navigabil de la vărsare pe o distanţă de 1355 km. Unit cu Volga printr-un canal navigabil. De-a lungul fl. sunt aşezate oraşele-porturi: Pavlovsk, Kalaci pe Don, Rostov pe Don. Pescuit.

DONI Ambarcaţiune de pe coasta Coromandelului, cu bordaj cusut şi cu şipci de etanşare.

DONICI, Valentin (1931–2005, n. Câmpulung-Muşcel) Comandor (r). Absolvent al Şcolii Navale (1955). A îndeplinit diferite funcţii pe nave militare, unităţi de litoral şi în cadrul Muzeului Marinei Române. Cunoscut pictor marinist. Inspirat la început de pictorul Dimitrie Ştiubei, şi-a impus propriul stil în numeroase şi variate picturi de nave, cu precădere româneşti, peisaje marine, ilustraţii pentru cărţi, reviste, timbre etc. A organizat zeci de expoziţii personale şi în grup şi a condus cercul de arte plastice de pe lângă Cercul Militar de la Constanţa. Lucrările sale sunt expuse atât în ţară, cât şi în peste 60 de ţări străine. A desfăşurat activitate literară pe teme de marină. Autor al lucrărilor: **Veteranul Valurilor** (1977), **Prizonier pe trei continente** (1999) ş.a.

DONIOL Table de înălţimi şi azimut bazate pe formula (dedusă din relaţiile clasice): sin $h = n - (n + m)a$, în care: n este cos $(\varphi - \delta)$, m – cos $(\varphi + \delta)$, a – sem P, φ fiind latitudinea, δ – declinaţia astrului; P – unghiul la pol. Pentru unghiul la zenit se foloseşte formula:

$$tgz = \frac{\cos\delta}{\gamma}, \text{ în care } \gamma = f\Delta M + f'\Delta N \cdot f = \frac{tg\frac{1}{2}p}{2\sin 1'},$$

$$f' = \frac{ctg\frac{1}{2}p}{2\sin 1'}, \Delta M = \sin(\delta + \varphi)$$

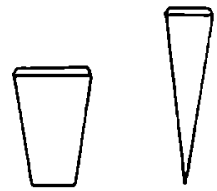
în care sin 1′, $\Delta N = \sin(\delta - \varphi)\sin 1'$. Aceasta este cea mai scurtă tablă din lume (2 pagini), dar necesită un număr de operaţiuni aritmetice care o fac mai lungă decât cele mai multe metode „scurte".

DÖNITZ, Karl (1891–1980) Amiral german. Intrat ca ofiţer în marina imperială (1910). A participat în primul RM la acţiunile de luptă, ambarcat pe crucişătoare şi submarine. Comandant de Sm.în partea finală a războiului. În perioada interbelică (1935–1939) a comandat, cu gradul de Cdr., forţele submarine ale noii marine germane obţinând rezultate deosebite în dezvoltarea şi pregătirea acestei arme pentru războiul ce se întrevedea. În al doilea RM a condus operaţiile Sm. germane în principal în Oc. Atlantic (*v.* Bătălia Atlanticului), repurtând mari succese în atacurile împotriva convoaielor de aprovizionare (1941–1943) care au înregistrat rate lunare de pierderi de până la 650–700 mii tdw. A pus la punct tactica atacurilor în „haită" în care grupuri de Sm. atacau simultan acelaşi convoi condus de la un PC central. Comandant al marinei germane cu gradul de grossadmiral (1943–1945) şi succesor al lui Hitler la conducerea Germaniei naziste. A fost condamnat la 10 ani detenţie la procesul de la Nürenberg pentru crime de război (1946). Eliberat în 1956, a publicat lucrarea **„Strategia navală germană în al doilea RM"**.

DOP DE BARCĂ Dop metalic sau din lemn, care astupă gaura bărcii.

DOP DE GAURĂ DE APĂ Piesă din lemn de tei, salcie sau pin, de formă tronconică, ce serveşte la astuparea găurilor de apă de diametru mic (maximum 30 cm). Nu se piturează pentru a se putea umfla uşor în contact cu apa şi a asigura etanşeitatea.

DOP DE GURA ŢEVII Dop din lemn, metal sau plastic cu care se astupă gura ţevii tunului pentru a împiedica intrarea apei. La tunurile de calibru mare dopurile sunt ornate la exterior cu o figură cu semnificaţie apropiată de denumirea navei; *v. fig.* tun.



Dop de gaură de apă

DOP DE PUNTE Dop din lemn bătut forţat într-o gaură din învelişul punţii, deasupra unui nit sau bulon, pentru a asigura etanşeitatea acesteia.

DOP DE ŢIPIRIG *mil.* Siguranţă împotriva explodării prematură a minelor marine, constând dintr-un cilindru de ţipirig ce se dizolvă în apa de mare după un timp dat, ceea ce permite să intre în funcţiune un contact electric care face ca mina să devină activă.

DOPPLER FIZEAU, efectul ~ Efect datorită căruia un observator în mişcare relativă faţă de o sursă de unde (sonore, electromagnetice etc.) percepe o undă cu frecvenţă mai mare sau mai mică decât cea emisă de sursă, după cum sursa şi observatorul se apropie sau se depărtează între ele. Efectul D-F permite, între altele, calcularea vitezei aştrilor cereşti faţă de Pământ, a vitezei sateliţilor artificiali etc.

DORI Ambarcaţiune mică de pescuit, purtată de o navă mare.

DORIA, Andrea Duce de Tursi şi principe de Melfi (1466–560). Amiral (1528) şi om politic genovez. A participat la războaiele italiene (1494–1560) fiind pe rând în slujba Franţei, regilor italieni şi apoi ai Spaniei. În slujba Republicii Genova a întreprins prima operaţie navală împotriva unei flote franceze (1513); apoi împotriva piraţilor nord-africani (1513–1519). Şi-a construit o flotă mare de galere dotată cu arme de foc pentru a apăra independenţa Genovei. A eliberat în 1828 Genova de sub dominaţia franceză şi a apărat Moreea (Pelopones) de otomani. A comandat forţa navală care a alungat pe piraţii din Tunis şi a eliberat

20 000 de sclavi creştini (1535). În 1538 a fost înfrânt la Preveza de o flotă otomană comandată de amiralul Barbaros Hayreddin, ceea ce i-a atras dizgraţia. În luptele navale a folosit cu deosebită îndemânare artileria.

DORMÍ *(despre compas)* A fi puţin sensibil.

DORN *v.* mină.

DORSALĂ SUBMARINĂ *oc., sin.* prag submarin.

DORUC *fl.* Aglomerare de nisip la capul unui ostrov.

DOSAR DE SIGURANŢĂ Ansamblul certificatelor de siguranţă referitoare la construcţia şi exploatarea navelor nucleare. Documentul de bază şi concluzie a certificatelor parţiale este „Certificatul de siguranţă pentru nava nucleară" (de mărfuri sau pasageri). CIOVUM din 1960, la cap. VIII prevede obligativitatea acestui act.

DOUALA Oraş şi important port al Camerunului pe ţărmul Fl. Wouri la 27 km de vărsarea acestuia în G. Biafra din Oc. Atlantic. Accesul în port se face printr-un canal lung de 7 km şi ad. de 6 m. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 8 m. Traficul anual de mărfuri cca 3 mil. t. Export: cafea, cacao, ulei de nuci de palmier, banane, lemn preţios. Ind. de prelucrare a lemnului, pescuit. Punct de bazare pentru navele marinei militare cameruneze.

DOUGLAS, raportor ~ Instrument pentru trasarea drumului şi relevmentelor. În acest scop pe unul dintre meridiane se aşază centrul şi gradaţia interioară corespunzătoare, după care se execută o mişcare de translaţie până când muchia trece prin punctul prin care trebuie trasat drumul; *v.* echer de navigaţie, autocap, riglă, linii paralele.

DOUGLAS, scară ~ *oc.* Scară a valurilor întrebuinţată în trecut; în prezent este înlocuită cu scara internaţională a valurilor.

„DOULOS" Veche navă de pasageri, construită în 1914, folosită şi azi în scopuri culturale. Iniţial a fost destinată transportului de mărfuri. În primul RM a fost rechiziţionată de armata americană pentru aprovizionarea trupelor. În 1948 „D" a redevenit navă de pasageri, fiind cumpărată de o companie italiană: a efectuat numeroase croaziere pe mările şi oceanele lumii între 1952–1978. În 1978 devine proprietatea unei organizaţii umanitare germane care o transformă într-o bibliotecă plutitoare. Din 1978 şi până în 2003 a vizitat 74 de ţări şi a primit 17 milioane de vizitatori. Biblioteca dispune de 500 mii de cărţi în diferite limbi, de muzică ş.a. A vizitat de două ori portul Constanţa – în 1994 şi 2003, fiind vizitată de fiecare dată cu deosebit interes de constănţeni şi de turiştii aflaţi în vacanţă pe litoral.

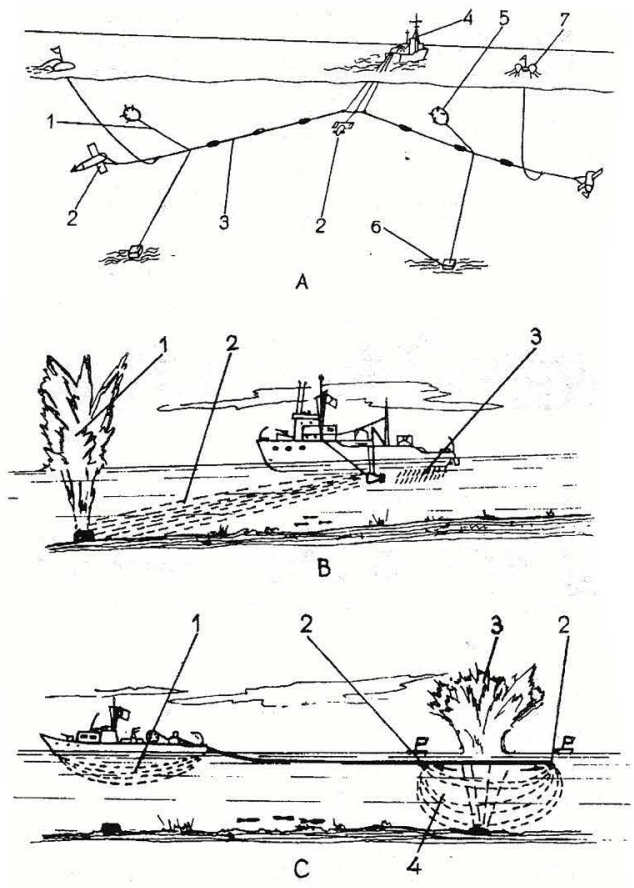
DOVER Oraş-port în SE Marii Britanii. Portul militar şi de călători cel mai apropiat de ţărmul european, situat la Str. Pas de Calais. Este legat prin feribot cu oraşul Dunkerque de pe coasta de NV a Franţei. Întrep. de utilaj naval, şantier de reparaţii nave.

DOZIER Metodă de calcul a înălţimii, folosind descompunerea triunghiului sferic de poziţie în două triunghiuri sferice: triunghiul 1, definit de două corpuri cereşti şi polul ridicat; triunghiul 2, definit de două corpuri cereşti şi zenit.

DOZIMETRU Aparat pentru măsurarea dozelor de iradiaţie ionizantă. Din această categorie fac parte: indicatoarele radioactivităţii, instrumentele de măsurare a intensităţii dozei de iradiaţie ş.a. D. se folosesc pe timpul exploatării instalaţiilor energetice nucleare, în cercetarea de radiaţie şi la controlul dozimetric. Datele controlului dozimetric asupra contaminării radioactive se folosesc pentru stabilirea măsurilor necesare pentru decontaminare.

DRACO Constelaţie conţinând steaua nautică Eltanin.

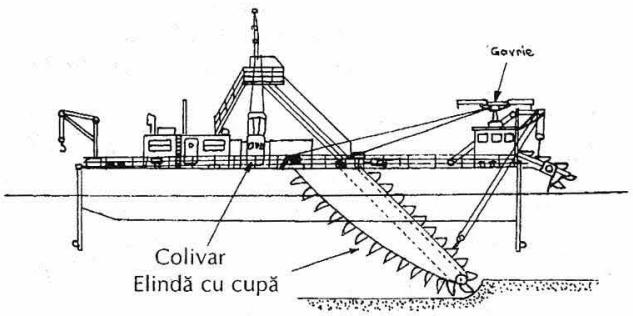
DRAGAJ 1. Operaţiune de curăţire şi adâncire a fundului căilor navigabile şi a bazinelor portuare cu ajutorul unor nave speciale, denumite drăgi (cu cupe, cu sorb). **2.** *mil.* Acţiunea de curăţire a zonelor maritime (fluviale) de minele care prezintă pericol de navigaţie. **D. de căutare** D. executat periodic sau sistematic pe pasele de navigaţie. **D. de distrugere** D. prin care se urmăreşte distrugerea totală a minelor. **D. de siguranţă** D. executat în prova unui convoi. D. se poate executa



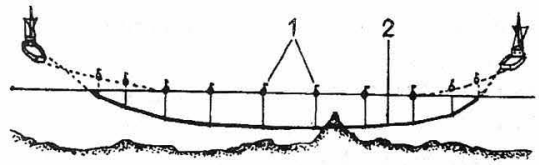
Dragaj:
A – dragaj cu dragă de contact; 1 – parâma minei; *2* – derivor; *3* – braţ de dragă; *4* – dragor; *5* – mină; *6* – ancora minei; *7* – flotor; *B – dragaj cu dragă acustică: 1* – mină explodată; *2* – vibraţii produse de draga acustică; *3* – vibraţii produse de aparatul propulsor; *C – dragaj cu dragă magnetică; 1* – câmpul magnetic al navei; *2* – electrod; *3* – mină explodată; *4* – câmpul magnetic al drăgii

şi cu spărgătoare de baraj, scafandri autonomi sau de luptă, încărcături de exploziv, grenade antisubmarine. Minele magnetice pot fi distruse şi cu avioane dragoare. **3.** Căutarea unui obiect pierdut, utilizând o gheară de pisică, o dragă sau o trainâ.

DRAGĂ 1. Navă tehnică (cu sau fără propulsie) echipată cu instalaţie de săpat, de ridicat şi, eventual, de transportat materialul scos din apă. Se utilizează la adâncirea şenalului navigabil, la efectuarea de lucrări hidrotehnice, la ridicarea digurilor de apărare etc. **D. maritimă** D. autopropulsată, folosită la adâncirea bazinelor portuare, la degajarea gurilor fluviilor unde se formează bare etc., putând draga până la o adâncime de 20–25 m. **D. fluvială** D. nepropulsată, utilizată la efectuarea de dragaje pe fluvii, canale, lacuri etc. După procedeul de extragere a materialului dragat, distingem: D. absorbantă (cu sorb), D. cu benă, D. cu cupe, D. cu graifăr, D. cu lingură etc. După procedeul de transport şi depozitare a materialului dragat, se deosebesc: D. autoportantă, D. cu colivare, D. refulantă etc. **2.** *mil.* Instalaţie destinată dragajului minelor. **D. de contact** D. folosită pentru dragarea minelor ancorate; constă dintr-o parâmă de oţel remorcată de unul sau două dragoare la o anumită adâncime. Când partea tăietoare a D. vine în contact cu parâma minei, aceasta este tăiată cu ajutorul unor foarfece mecanice sau al explozivului, mina ieşind la suprafaţă unde este distrusă. **D. fără contact** Poate fi electromagnetică, acustică etc. D. electromagnetică constă dintr-o buclă de cablu electric (sau solenoid) izolat, prevăzut cu mai mulţi conductori. La trecerea curentului prin buclă se formează un câmp magnetic puternic care produce explozia minelor magnetice sau de inducţie; *sin.* D. cu buclă, D. solenoid. **D. acustică** D. remorcată sau montată sub chila navei, care constă dintr-un dispozitiv ce emite unde sonore în apă, determinând declanşarea focosului acustic şi explozia minei. **3.** *v.* trainã; **4. D. hidrografică** D. tip trainã, folosită în cercetările hidrografice pentru



Drăgi:
A – cu cupe; *B* – cu graifăr; *C* – cu freză.



Dragă hidrografică:
1 – flotoare; *2* – parâmă.

descoperirea obstacolelor submarine, epavelor etc. până la adâncimea de 200 m. **5.** Ancoră plutitoare remorcată la pupa unei ambarcaţiuni, pe mare rea pentru a reduce ambardeele.

DRAGĂ ANTIMINĂ ELECTROMAGNETICĂ (tip M.K.105) Sistem destinat distrugerii câmpurilor de mine magnetice. Este remorcat de un elicopter, prin intermediul unui cablu special care asigură atât tractarea, cât şi alimentarea cu energie electrică a unor părţi componente ale drăgii. Constă dintr-o platformă maritimă tip catamaran, ale cărei flotoare dispun atât de aripi portante (pentru a uşura deplasarea pe suprafaţa apei) rabatabile, cât şi de roţi pentru deplasarea pe suprafeţele solide. Pe platformă este montat un turbogenerator (alimentat cu combustibil aflat în flotoare) care asigură producerea energiei electrice necesare solenoidului tractat prin apă. Alimentarea solenoidului cu energie electrică are drept efect realizarea unui câmp magnetic similar celui produs de o navă şi deci punerea în funcţiune a aparatului care declanşează explozia minelor magnetice. Sistemul poate fi lansat sau recuperat de la bordul navelor de suprafaţă sau de pe rampe, docuri, plaje amenajate etc.

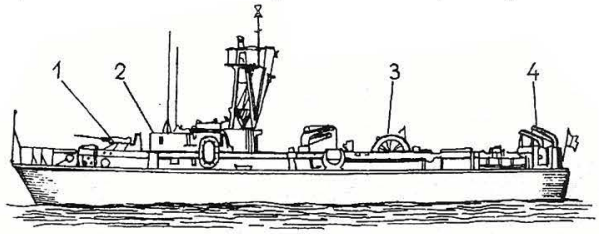
DRAGĂ FLUVIALĂ CU INSTALAŢIE DE ASPIRAŢIE ŞI REFULARE Navă tehnică utilizată pentru dislocarea balastului de pe fundul apelor interioare şi refulării acestuia, prin conducte, până la staţia de sortare. Pentru dislocare draga dispune de un afânător (freză) cu braţ rabatabil antrenat electric, care poate excava până la o adâncime de 6 m. Hidromasa rezultată în urma excavării este aspirată de o pompă de balast şi refulată prin conducte până la distanţa de 1200 m.

DRAGĂ ŞALANDĂ Dragă prevăzută cu compartimente pentru depozitarea materialelor dragate: *sin.* dragă autoportantă.

DRAGON *spt.* Clasă internaţională de yachturi rapide cu greement de slup bermudian proiectată în 1928 de norvegianul Johan Anker, destinată pentru sport (concursuri sau regate) şi agrement (croaziere) în manieră spartană. După 1945, arborele a suferit unele modificări, iar suprafaţa velică a crescut la 21, 878 m², în scopul de a realiza o viteză mai mare. Semnul distinctiv al clasei este litera „D" înscrisă pe velă. Ambarcaţiunea are şi o mică suprastructură, numită ruf. Deşi în navigaţia pe mare agitată ambarcă multă apă pe punte, D. s-a dovedit potrivit pentru concursuri şi agrement.

DRAGOR 1. *mil.* Navă militară cu pescaj redus, destinată descoperirii şi distrugerii barajelor de mine şi

minelor izolate, precum şi convoierii sub dragă. D. sunt echipate cu drăgi de diferite tipuri. **D. de escortă** D. ce asigură protecţia împotriva minelor a navelor care acţionează în mare. Caracteristici: depl. 600–1 600 t; vit. 30–35 Nd; armament antiaerian puternic. **D. de bază** D. care execută dragajul barajelor de mine şi convoierea sub dragă. Caracteristici: depl. 250–700 t; vit. 8–20 Nd; două–patru tunuri până la 100 mm. **D. de radă** D. care asigură dragajul şi convoierea sub dragă în apropiere de coastă. Caracteristici: depl. 120–200 t; vit. 14 Nd; unul-două tunuri de 76–85 mm. **D. fluvial** D. care asigură protecţia împotriva minelor pe fluvii şi pe canale navigabile. **Vedetă dragoare** Navă care execută dragajul în locuri înguste, în avanporturi, pe fluvii şi în zona de coastă. Caracteristici: depl. 10–100 t; unul-două tunuri antiaeriene uşoare. **Vânător de mine** D. modern cu corp din lemn sau din plastic armat cu sticlă (depl. 600 t), cu câmp magnetic redus, cu motoare silenţioase, destinat în special dragajului minelor de fund (magnetice şi acustice). **Spărgător de baraj** Navă care asigură dragajul de cercetare şi distrugerea minelor fără contact. S.d.B. sunt, de regulă, nave de transport, echipate cu instalaţii ce creează un puternic câmp magnetic şi acustic care provoacă explozia minelor fără contact. În scopul sporirii vitalităţii şi rezistenţei la explozii, ele sunt compartimentate şi umplute cu



Dragor:
1 – tun; *2* – comandă; *3* – tambur de dragă; *4* – gruie pentru manevra drăgii.

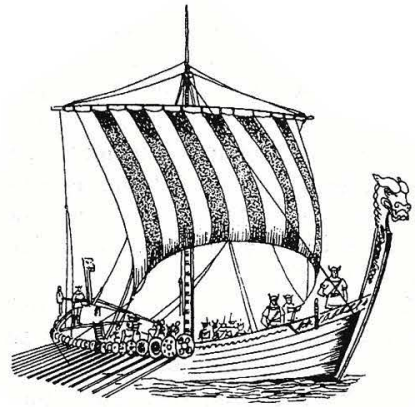
diferite materiale uşoare. Caracteristici: depl. 2 000–10 000 t; vit. 8–14 Nd; artilerie uşoară (până la 105 mm). **2.** Marinar specializat în dragaj.

DRAI *înv.* straiul unui foc.

DRAKE, Sir Francis (1540–1596) Navigator şi corsar englez. Viceamiral (1588). A organizat şi condus (cu încuviinţarea reginei Angliei Elisabeta I) expediţii piraterești de-a lungul coastelor Americii, jefuind posesiunile şi navele spaniole. În 1577, cu o escadră formată din 5 nave, a făcut primul după Magellan, ocolul Pământului (1577–1580), revenind în ţară cu o captură bogată. Înnobilat de regina Elisabeta I. În 1588 a luat parte activă jucând un rol important în distrugerea flotei spaniole „Invincibile Armada" care atacase Anglia. Numele lui D. a fost dat strâmtorii între Ţara de Foc şi Ins. Shetland (Antarctica).

DRAKE, Str. – (Drake Strait) Strâmtoare între Ţara de Foc (extremitatea de S a Americii de Sud) şi Ins. South Shetland (Antarctica) care face legătura între Oc. Atlantic şi Oc. Pacific. Lung. 250 Mm; lat. 440–600 Mm (cea mai lată str. de pe Terra); ad. 276–5 249 m. Curentul de suprafaţă – din Oc. Pacific în Oc. Atlantic – are viteza de 0,7–2 Nd. Partea sudică a Str. D. este acoperită de gheaţă. Vara apar numeroase aisberguri.

DRAKKAR *ist.* Navă vikingă (sec. XI–XII), nepuntată şi ascuţită la ambele extremităţi. Avea un singur arbore cu o velă pătrată şi rame. Caracteristici: dim. 20–24 × 1,2–5,1 × 0,5–1 m; bord liber 1,2–1,7 m.



Drakkar

DRANOV Ostrov (ins. fluvială) în Delta Dunării între braţul Sf. Gheorghe, L. Razelm şi M Neagră. Supr.: cca 800 km². Presărat cu bălţi (principala 20,4 km²) şi mlaştini. Este traversat de canalele Dranov şi Dunavăţ.

DRĂCULEŢ *sin.* velastraiul artimon.

DRĂGHICESCU, Ferdinand (1889–? n. Galaţi). Contraamiral. Fiul lt.-col. Mihail Drăghicescu. Începe cariera armelor ca subofiţer (1909). Ulterior devine ofiţer, obţinând în 1912 gradul de slt. Comandant al monitorului „Lascăr Catargiu" (1920), comandant al Şcolii de Mecanici şi Electricieni de la Galaţi, care pregătea maiştri militari (1923–1927) şi al Şcolilor de Specialităţi ale marinei (1940), comandant al NB „Constanţa" (1934) şi al Ds. „Regele Ferdinand" (1935), director al Arsenalului Marinei Regale din Galaţi (1939) ş.a. La intrarea ţării în cel de-al doilea război mondial i se încredinţează comanda Detaşamentului Maritim nr. 1 Sulina. În această perioadă, adună notele lucrării tatălui său, pe care le ordonează şi le transcrie, pregătind întregul material pentru tipar. Sprijinit de VAm Păiş, preşedintele LNR, care obţine fondurile necesare tipăririi volumului, reuşeşte să publice ultima şi cea mai completă ediţie a lucrării lt.-col. Mihail Drăghicescu: **Istoricul principalelor puncte pe Dunăre, de la Gura Tisei până la mare şi pe coastele mării de la Varna la Odessa** (Bucureşti, 1943). În anul 1944 este numit director administrativ al NFR. Trece în rezervă, cu gradul de contraamiral (1946).

DRĂGHICESCU, Mihail (1848–1896 n. Brăila) Locot.-colonel de marină, absolvent al Şcolii militare cu gradul de slt. (1866). Ambarcat pe nava „Ştefan cel Mare", apoi comandant pe canoniera „Fulgerul" pe care o aduce în ţară de la Toulon (1873). Comandant al bateriilor de coastă „Mircea" şi „Elisabeta" în acţiunile de luptă din zona Calafat-Vidin în timpul Războiului de Independenţă (1877 –1878). A răspuns de executarea transporturilor pe Dunăre în folosul trupelor române şi ruseşti. Comandant militar al porturilor Bechet şi Rahova prin care se efectuau transporturile. Organizator al

„Şcolii Copiilor de marină" (1881), prima instituţie de învăţământ a Marinei Militare unde a funcţionat ca profesor. Director al Arsenalului Flotilei (1881–1888), apoi şef de stat major al Corpului Flotilei (1889–1894). Şi-a încheiat cariera militară în funcţia de comisar militar în portul Sulina. A scris lucrări de navigaţie, geografie maritimă, calcule nautice, hidrografie şi marinărie. A întocmit în anul 1884 prima hartă românească a Dunării. Opera lui de căpetenie a fost lucrarea de referinţă **Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare şi pe coastele mării de la Varna la Odessa**, lucrare ce prezintă interes şi în zilele noastre. Decedat la 03. mart. 1896 la Sulina unde a fost înmormântat.

DREADNOUGHT *mil., ist.* **1.** Tip de navă de linie construită în Anglia în 1906, având o bordee de opt-douăsprezece tunuri de 305 mm; vit. 21 Nd. A depăşit toate navele de linie anterioare cu tunuri de două calibre grele, din care numai patru erau de 305 mm. Încă din anii primului război mondial a fost depăşit de tipul superdreadnought, navă de linie perfecţionată şi echipată cu artilerie până la 406 mm. **2.** Velier de tip cliper cu trei arbori, sub pavilion SUA. Construit în 1853 în şantierul „Currier Townsed" din Massachusetts, a aparţinut armatorului St. George's Cross. A întreprins un voiaj între New York şi Liverpool în 13 zile şi 8 ore. În 1869, în timpul unui voiaj în Oc. Pacific, naufragiază în Ţara de Foc. Caracteristici: depl. 1400 t; dim: 60 × 10,70 × 7,8 m; echipaj: 39 marinari.

DREAPTA *sin.* tribord *(termen utilizat în comenzile la cârmă şi la maşini, deoarece tribord şi babord având aceeaşi terminaţie, ar putea fi confundate pe timp rău; în alte cazuri, cuvintele dreapta şi stânga nu se folosesc la bord pentru a nu se produce confuzii).*

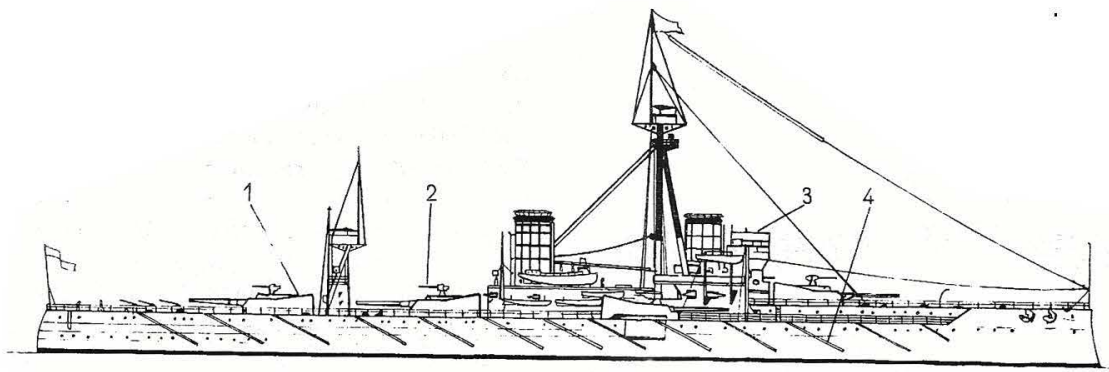
DREAPTA, DREAPTA, DREAPTA, STÂNGA, STÂNGA, STÂNGA *MN* Regulă de manevră în ciclon: dacă vântul sare către dreapta, nava se află în partea dreaptă a traiectoriei ciclonului şi ia capa preventivă cu murele la tribord; dacă vântul sare către stânga, nava se află în partea stângă a traiectoriei ciclonului şi ia capa preventivă cu murele la babord. Regula este valabilă pentru ambele emisfere.

DREAPTA LUI SUMNER *ist.* Dreapta de înălţime descoperită întâmplător de Sumner în anul 1837. Teoria ei a fost fundamentată în anul 1875 de Marcq de St. Hilaire.

DREAPTĂ, cârma ~ Cârma la 0° sau în axul navei *sin., fl.* mijloc, cârma la zero.

DREAPTĂ DE ÎNĂLŢIME Tangenta la cercul de înălţime în punctul de intersecţie al acestuia cu azimutul astrului, denumit punct determinativ. Reprezintă dreapta de poziţie a navei care a făcut o observaţie (a luat înălţimea) la un astru, D.d.Î. se trasează perpendicular pe azimutul dus din punctul estimat sau dintr-un punct auxiliar aflat la o distanţă egală cu interceptul.(v.) Dreapta astfel calculată se numeşte dreapta Marcq de Saint Hilaire. A fost precedată de dreapta Sumner care era calculată prin puncte. **Dreaptă de distanţă** D.d.Î perpendiculară pe drumul navei, servind la verificarea distanţei parcurse. **Dreaptă de drum** D.d.Î, paralelă cu drumul navei, servind la verificarea drumului acesteia.

DREAPTĂ DE POZIŢIE Dreaptă reprezentând locul geometric al punctului navei, determinat cu ajutorul unui relevment optic, al unui relevment radiogoniometric sau al unei drepte de înălţime.



Dreadnought:
1 – turelă de 305 mm; *2* – tun contra torpiloarelor; *3* – comandă; *4* – şcondru pentru plasa Bullivan.

DREN *sin.* tubulatură de santină.

DRENCOVA Port fluvial pe malul stg. al Dunării la km 1016, între Moldova Nouă şi Orşova. Dispune de un cheu vertical lung de 190 m. Are o macara de 5 tf, înaltă de 32 m. Suprafaţa platformei de mărfuri este de 7000 mp. Pentru navele de pasageri este amenajată o dană lungă de 50 m. Capacitatea de trafic: 100 mii t/an.

DREPT AL SEMNALULUI DE DRUM LIBER *MC* Dreptul unei nave de a folosi în porturi sau pe canale semnale locale spre a cere drum liber pentru manevră sau trecere, fără a ţine seama de Regulile internaţionale de drum, ci numai de regulile de navigaţie locale.

DREPT AŞA! Comandă la care timonierul trebuie să ţină cârma la capul indicat de compas în momentul comenzii, repetând „drept asa ... grade".

DREPT DE ANCORAJ *MC* Dreptul navelor de a fundarisi ancora în solul mării, izvorât din principiile de drept internaţional care guvernează libertatea navigaţiei (art. 14, al. 3 al Convenţiei asupra mării libere de la Geneva, 29 aprilie 1958, la care a aderat şi România la 31 august 1961). Ancorarea navelor în apele teritoriale

străine este permisă pentru necesităţile obişnuite ale navigaţiei sau în cazuri de forţă majoră: avarii, furtună etc. În afara acestor cazuri, ancorarea navelor în apele teritoriale străine este supusă regimului aplicat navelor care opresc sau ancorează în porturi (control sanitar, de frontieră, vamal etc.), statul riveran având dreptul de a le obliga să părăsească apele teritoriale în cazurile de ancorare ilegală şi, eventual, să le supună sancţiunilor legilor sale penale. Astfel, ambarcaţiunile de aprovizionare cu combustibil, navele-hotel, navele de reclamă prin televiziune, navele de foraj sau navele de război străine nu pot ancora în apele teritoriale fără încuviinţarea statului riveran.

DREPT DE ANGARIE *MC* Dreptul unui stat beligerant de a folosi sau distruge, în caz de necesitate, în scop ofensiv sau defensiv, nave sau alte mijloace de transport, precum şi unele bunuri proprietate neutră aflate pe teritoriul său sau pe teritoriul inamic, fiind obligat să despăgubească integral pe proprietarii acelor bunuri.

DREPT DE APROPIERE *MC* Dreptul unei nave de război de a se apropia de o navă comercială atât cât este necesar spre a-i stabili naţionalitatea, fără însă a-i împiedica drumul.

DREPT DE CONVOI *MC* Exceptarea navelor comerciale neutre de la dreptul de vizită şi control al unei nave de război beligerante, când se găsesc în convoi în marea liberă sub protecţia unei nave de război de aceeaşi naţionalitate, dacă comandantul navei escortoare afirmă că încărcătura navelor din convoi nu constituie contrabandă de război. Dreptul de convoi a fost recomandat de Declaraţia de la Londra din 1909 şi este recunoscut de SUA şi de unele state europene, prin tratate.

DREPT DE DRUM Dreptul unei nave, pe care Regulile de drum nu o obligă să manevreze (navă privilegiată), de a-şi continua drumul şi a menţine viteza la întâlnirea cu altă navă. Acest drept nu trebuie totuşi interpretat în mod absolut, nava privilegiată fiind obligată să facă o manevră „in extremis", în cazul când continuarea drumului şi menţinerea vitezei ar putea duce la coliziune. Distincţia între dreptul de drum şi obligaţia de a manevra „in extremis" este foarte vagă; de aceea se recomandă ca orice navigator să-şi amintească vechiul proverb marinăresc: „Evită coliziunile ca să nu fii obligat să le justifici".

DREPT DE NAVIGAŢIE *MC* Dreptul oricărei nave, indiferent de pavilion, instituit în virtutea principiilor de drept internaţional, de a naviga şi pescui în marea liberă. Navigaţia navelor comerciale în apele teritoriale ale altor state este, de asemenea, liberă cu respectarea regulilor vamale, de frontieră şi de pescuit ale statelor riverane respective. Navele militare nu pot intra în apele teritoriale ale altui stat decât cu încuviinţarea prealabilă a statului riveran.

DREPT DE PESCUIT *MC* Drept în virtutea căruia navele de pescuit pot vâna peşte şi fauna mării în general. Dreptul de pescuit în marea liberă este garantat deopotrivă tuturor navelor, indiferent de pavilion. În apele teritoriale, dreptul de pescuit este rezervat exclusiv navelor aflate sub pavilionul statului riveran. Pescuitul în apele teritoriale ale unui alt stat nu se poate face decât cu consimţământul acestuia, confirmat de regulă prin convenţii sau tratate încheiate între statele interesate. Dreptul de pescuit în marea largă este garantat de principiile de drept internaţional concretizate în Convenţia de la Geneva, din 1958, la care a aderat şi România în anul 1961.

DREPT DE PREEMŢIUNE *MC* Drept acordat cuiva prin lege de a fi preferat altor persoane la cumpărarea în condiţii egale a unor mărfuri etc. În practica internaţională, prin „pre-emption" se înţelege dreptul statului beligerant de a rechiziţiona în largul mărilor mărfurile neutrilor, când acestea constituie contrabandă de război, de regulă, contra unei juste compensaţii.

DREPT DE RETENŢIE AL CURTIERULUI *MC* Dreptul agenţiei de vapoare sau al unui curtier de a reţine mărfurile sau nava pentru neplata sumelor ce-i sunt legal datorate. Se instituie în conformitate cu prevederile legilor în vigoare în porturile de descărcare.

DREPT DE RETENŢIE ŞI PRIVILEGIU MARITIM *DM* Spre deosebire de dreptul civil, în care privilegiul este un drept pe care „calitatea" creanţei îl dă creditorului de a fi preferat faţă de alţi creditori la masa debitului, în dreptul maritim nu calitatea creanţei conferă dreptul preferenţial, ci „raportul" dintre creanţă şi expediţia maritimă. Astfel, oricine devine creditor în legătură cu o expediţie maritimă este privilegiat în conformitate cu prevederile legii pavilionului. Principiile privilegiului maritim au fost stabilite şi unificate prin Convenţia de la Bruxelles din 10 aprilie 1926.

DREPT DE SECHESTRARE *DM* Drept conferit de legile naţionale autorităţilor portuare de a institui sechestru asupra navelor care au contravenit legilor vamale, fiscale, comerciale sau penale ori de navigaţie ale statului respectiv. Dacă o navă sechestrată părăseşte totuşi portul, poate fi urmărită în marea liberă până când a intrat în apele teritoriale ale unui alt stat. În general, dreptul de sechestru este, de asemenea, conferit orcărui creditor al navei care a obţinut un ordin de sechestru emis de tribunal, precum şi unui stat beligerant faţă de navele neutre care au încălcat legile neutralităţii.

DREPT DE URMĂRIRE (în marea liberă) *DM* Principiu de drept internaţional (art. 23 al Convenţiei de la Geneva asupra mării libere din 29 aprilie 1958), în virtutea căruia o navă sau aeronavă militară a statului riveran poate urmări în marea liberă şi aduce înapoi, în port, spre a fi supusă cercetărilor şi, eventual, judecată, nava de comerţ străină care, aflată în apele teritoriale, a încălcat legile statului riveran. Dreptul de urmărire este condiţionat de faptul ca urmărirea să fi fost începută încă din momentul când nava urmărită sau una din ambarcaţiunile acesteia se mai află în apele teritoriale sau în zona contiguă ale statului urmăritor şi trebuie să înceteze de îndată ce aceasta a intrat în apele teritoriale ale altui stat. Nava oprită sau sechestrată în marea liberă în împrejurări care nu justifică exercitarea dreptului de urmărire trebuie să fie indemnizată de orice pierdere sau pagubă.

DREPT DE VIZITĂ *DM* Dreptul unei aeronave sau nave de război beligerante, reglementat prin tratate sau convenţii internaţionale (Convenţiile a X-a (art. 4) şi a XIII-a (art. 2) de la Haga din 1907; Declaraţia de la Londra (art. 61) din 1909): de a opri şi vizita navele comerciale neutre în marea liberă spre a le verifica naţionalitatea şi spre a se convinge că nu încalcă legile neutralităţii (forţarea blocadei, comerţ cu inamicul, servicii făcute inamicului, contrabandă de război). Dacă nava vizitată este găsită în culpă faţă de legile neutralităţii, este capturată şi escortată în portul ales de nava beligerantă, cazul urmând a fi judecat de tribunalul de prize. Ca regulă generală de drept maritim internaţional privind libertatea mărfurilor (Convenţia de la Geneva privind marea liberă, din 1958, art. 11, Convenţia de la Bruxelles din 1952 privind jurisdicţia penală în abordaje), navele militare ale unui stat pot inspecta şi lua măsuri de constrângere numai asupra navelor comerciale de sub acelaşi pavilion, neavând nici un drept de inspecţie şi control faţă de navele comerciale străine, decât în anumite cazuri, care constituie o excepţie de la jurisdicţia exclusivă a pavilionului. Astfel, în afară de dreptul de vizită acordat prin tratate, Convenţia de la Geneva asupra mării libere (art. 22) din 1958 prevede: „o navă de război nu este îndreptăţită să oprească, să viziteze sau să supună controlului o navă de comerţ străină decât dacă are motive întemeiate a bănui că această navă se ocupă cu pirateria, cu vânzarea sclavilor sau, arborând un pavilion străin ori refuzând să arboreze pavilionul său, este în realitate o navă de aceeaşi naţionalitate ca cea a navei de război. Dacă bănuielile nu sunt îndreptăţite şi nava reţinută nu a comis nici un act care să le justifice, trebuie să fie indemnizată de orice pierdere sau pagubă". (*sin.* Drept de control).

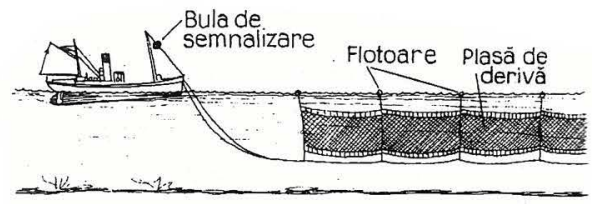
DREPT ÎN PROVA 1. Direcţia la bord şi în spaţiu în lungul axului navei privind în sensul normal de mişcare a acesteia, adică relevment prova 0°. **2.** (Comandă) Exact pe direcţia indicată de prova navei; *v.* direcţiile în spaţiu în raport cu nava.

DREPT ÎN PUPA 1. Direcţia la bord şi în spaţiu în lungul axului navei în sens invers sensului normal de mişcare a navei, adică relevment prova 180°. **2.** (Comandă) Exact pe direcţia indicată de pupa navei; *v.* direcţiile în spaţiu în raport cu nava.

DREPT MARITIM Ramură a dreptului care reglementează raporturile juridice privind proprietatea şi exploatarea navelor, comerţul maritim, persoanele care săvârşesc acte de comerţ maritim sau colaborează la săvârşirea lor, ca şi regimul juridic al mării. Dreptul maritim se împarte în: drept internaţional public maritim, drept administrativ maritim, drept comercial maritim şi drept internaţional privat maritim.

DREPŢI 1. Comandă dată pe timpul ramării, care se execută în mod diferit în funcţie de situaţie: a) dacă este precedată de comanda Armaţi! ramele se pun în furcheţi; b) dacă în acest timp se ramează, oamenii din armament încetează activitatea şi aduc ramele în poziţia „drepţi". **2.** Poziţie de ramare. **3.** Comandă ce se dă în ambarcaţiuni atunci când intră sau coboară un ofiţer, la care oamenii din armament stau pe bancuri cu palmele pe genunchi.

DRIFTER *pesc.* Navă maritimă de pescuit (200–400 t) care foloseşte setci (plase) de cca 4,5 km lungime şi 15



Drifter cu plasă de derivă

m înălţime pentru pescuitul în derivă. Setcile se filează în prova după care derivează împreună cu nava.

DRIL Pânză de vele din bumbac, mai rezistentă decât docul, utilizată pentru capoate, iar uneori pentru vele de pui.

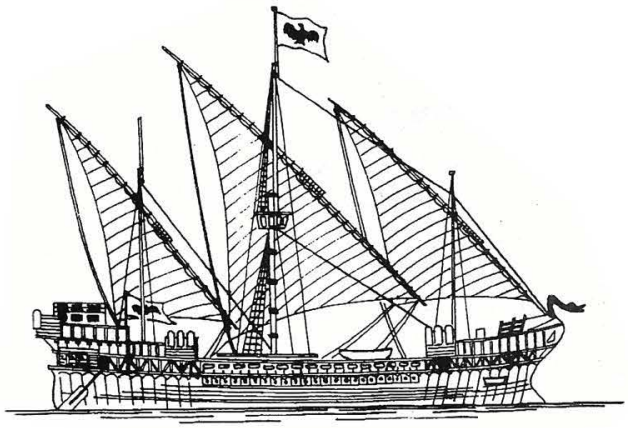
DRIMBA, Gheorghe (1905–?) Contraamiral. Absolvent al Şcolii de ofiţeri de marină şi al Şcolii de Aplicaţie a Marinei. Instructor foarte capabil, a pregătit numeroase promoţii de ofiţeri în practica marinăriei şi sportul velelor. El însuşi velist pasionat, a executat cruciere cu cuterul „Dris" în M. Neagră şi M. Mediterană. Secund al navei-şcoală „Mircea" (II), a venit cu nava din Germania (1939–1941), apoi comandant al navei (1941–1943). A participat în al doilea RM la numeroase misiuni de luptă (1943–1944), comandând canoniera „Dumitrescu". Decorat cu Ord. „Mihai Viteazul" pentru fapte de arme.

DROBETA-TURNU SEVERIN Port fluvial pe malul stâng al Dunării între km 933–934. Dispune de dane operaţionale pentru pasageri, mărfuri generale şi în vrac precum şi terminal de containere. Lungimea frontului de cheuri: 830 m, cu ad. la cheuri de 4–5 m. Danele sunt dotate cu utilaje pentru manipularea mărfurilor (macarale de 6–7 tf, platforme de depozitare, magazii etc.). În port pot opera nave de până la 3000 t. Capacitatea de trafic a portului: cca 600 mii t/an. La km 934 se află şantierul de construcţii şi reparaţii nave până la 7500 tdw. Portul este legat de reţeaua naţională de CF. *ist.* Cunoscut din antichitate sub numele de DRUP-HEGIS, PONTES DRUBETA, AKAMONIA. Aici a fost construit în 103–105 d.Hr. de către Apolodor din Damasc podul pe care armatele romane ale împăratului Traian au trecut să cucerească Dacia. Episcopie creştină înfiinţată în 547 de împăratul bizantin Justinian; tot aici s-au născut fraţii Metodiu şi Chiril, creatorii alfabetului chirilic. În urma păcii de la Adrianopole (1829) D. T.-S. a fost declarat port şi municipiu (1852) devenind şi sediul agenţiilor străine de navigaţie, aflate până atunci la Schela Cladovei. Denumirea de DROBETA a fost adăugată în 1970.

DROMĂ *înv.* Asamblul şcondrilor de la bordul navei.

DROMON *ist.* Galeră rapidă tipic bizantină, cu bordul înalt, folosită în sec. V–XVI ca navă de transport şi mai ales de luptă. Ca navă de luptă, D. a fost semnalat şi pe Dunăre încă din sec. VI. Caracteristicile dromonului au variat între următoarele limite aproximative: dep. 100–200 t; dim. = 36–60 x 5–19 x 1,5–2. Propulsia era asigurată cu 25 sau 50 perechi de rame, dispuse pe unu

sau respectiv două rânduri, precum şi cu 3–4 vele pătrate şi/sau latine, montate pe 1–3 catarge. Vit. max. putea fi de 7–12,5 Nd. În afară de trăgătorii la rame până la 180 oameni), D. lua la bord până la 200 marinari şi soldaţi înarmaţi cu sulițe, arcuri cu săgeţi etc. Armamentul principal al D. consta la început din maşini de luptă (baliste), montate în prova. Începând din anii

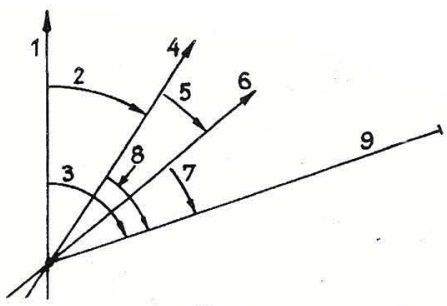


Dromon

674–678, s-au mai adăugat şi „sifoane" (tuburi de metal) cu care se arunca un amestec de substanţe incendiare asupra navelor inamice, cunoscut sub denumirea de „foc grecesc". (*v.*) Acest amestec se mai lansa şi în recipiente (vase) aruncate cu ajutorul balistelor.

„DRUJBA" Navă-şcoală de tip navă barc cu trei arbori sub pavilionul Federaţiei Ruse. A fost construită în anul 1980 în Şantierele navale din Polonia. Este una din cele mai moderne nave-şcoală. Caracteristici: depl. 2496 t; dim. 108,6 × 14 × 7 m; echipaj 51 marinari şi 144 studenţi.

DRUM 1. Unghiul dintre direcţia Nordului şi direcţia în care urmează a se deplasa nava (linia drumului). După direcţia Nordului ales, D. poate fi: adevărat, magnetic, compas, giro (la compasurile giroscopice moderne, ultimul este egal cu D. adevărat). În prezent, D. se măsoară în sistemul circular de la 0° (Nord) la 360°, în sensul acelor unui ceasornic. În trecut se folosea şi sistemul cadrantal, adică D. era contat de la N/S cu câte



Drum:
1 – Nord adevărat; *2* – declinaţie magnetică estică; *3* – drum adevărat; *4* – Nord magnetic; *5* – deviaţie estică; *6* – Nord compas; *7* – drum compas; *8* – drum magnetic; *9* – linia drumului.

90° spre E/V. Pe vremea marinei cu vele D. se măsura în cărturi. Se recomandă ca D. să fie întotdeauna notat printr-un număr din trei cifre: astfel, un drum de 0° se va nota cu 000°, un drum de 45°, cu 045° etc. ◆ „A lua un D." A veni cu nava la un D; *sin.* A pune capul. „La D." Formulă prin care timonierul raportează că a adus nava la capul compas ordonat (după o abatere) sau, în cazul în care se navigă în D. drept, că nava se află exact la D. ordonat (de ex., când se ia un relevment prova). „Pe D." În comenzile referitoare la maşini are semnificaţia de a merge cu numărul de rotaţii obişnuit în navigaţie. **2.** *sin.* (*în limbajul curent*) linia drumului. **3.** Traseu compus din mai multe drumuri în accepţiunea (1) pe care nava le urmează succesiv. **4.** *fl.* Curbă ce uneşte adâncimile maxime ale unui curs de apă, fiind urmată de nave.

DRUM DE APROPIERE *mil.* Drumul (1) luat de vedetele torpiloare sau purtătoare de rachete din poziţia de plecare la atac spre punctul preliminar de lansare.

DRUM DE ATAC *mil.* Drumul (1) luat de vedetele torpiloare sau purtătoare de rachete între punctul preliminar de lansare în punctul de lansare; în acest timp este rezolvată problema triunghiului de lansare.

DRUM DE COLIZIUNE *mil.* drum de goană.

DRUM DE DEROBARE *mil.* Drumul (1) luat de navele atacatoare, după lansarea torpilelor (rachetelor), pentru a se îndepărta cât mai repede de ţinta atacată.

DRUM DE FUMIZARE *mil.* Drumul (1) luat de o navă pentru lansarea unei perdele de fum; *v.* şi fumizare.

DRUM DE GOANĂ *v.* goană.

DRUM DE HALAJ *fl.* Drum amenajat de-a lungul unui curs de apă şi destinat circulaţiei oamenilor, animalelor şi mijloacelor mecanice care execută tragerea la edec a navelor.

DRUM DE LANSARE *mil.* Drumul (1) luat de vânătoarele de submarine în momentul în care începe lansarea grenadelor antisubmarine.

DRUM DE RĂZBOI *mil.* Drumul (1) pe care se execută navigaţia în timp de război. D.d.R. sunt astfel alese încât să fie sigure atât în cazul acţiunilor de luptă, cât şi din punct de vedere nautic. Ele sunt codificate prin numere, culori, denumiri convenţionale etc., putând avea mai multe variante; *sin.* drum operativ.

DRUM DE ZBOR *mil.* Drumul (1) luat de un portavion în vederea decolării avioanelor.

DRUM GIRO *v.* Drumul adevărat al navei indicat de girocompas.

DRUM INIŢIAL Unghiul dintre ortodromă şi meridian în punctul de plecare.

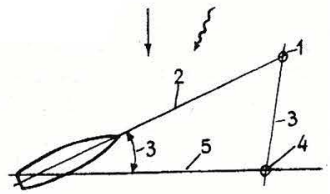
DRUM LIBER Poziţia a două ambarcaţiuni în cursul unei regate, în care nu există risc de coliziune.

DRUM MEDIU Dreapta care uneşte punctul iniţial şi cel final al unui zig-zag.

DRUM OFICIAL Drum (4) recomandat pentru navigaţia pe Dunăre.

DRUM OPERATIV *sin.* drum de război.

DRUM PE DEASUPRA FUNDULUI Drumul (1) în raport cu globul, adică drumul parcurs efectiv de navă. Practic, nu poate fi cunoscut înainte de a se face un punct adevărat.



Drum pe deasupra fundului: *1* – punct estimat; *2* – drum prin apă; *3* – derivă; *4* – punct adevărat; *5* – drum pe deasupra fundului.

DRUM PRIN APĂ Drumul (1) în raport cu apa, adică drumul aparent indicat de compas, fără a ţine seama de curent, de vânt etc.

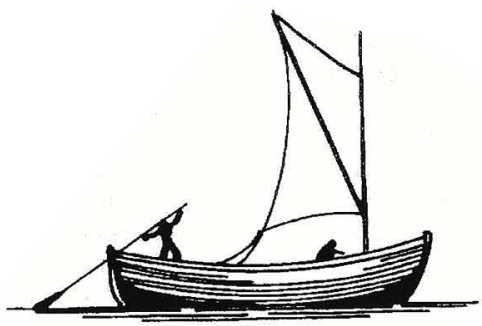
DRUM RECOMANDAT Drumul (3) care prezintă siguranţă pentru navigaţie. Cele mai vechi D.R. sunt cele din zona nordică a Oc. Atlantic, fiind stabilite printr-o convenţie internaţională adoptată în urma naufragiului transatlanticului „Titanic".

DRUM RELATIV În cinematica navală drumul relativ al unei nave „A" faţă de o altă navă „B", ambele în mişcare; reprezintă direcţia în care s-ar mişca nava „A", când nava „B" se consideră staţionată *sin.* indicatricea mişcării.

DUBA (*tc.* Duba-monitor) Monitor fluvial otoman. În Războiul de Independenţă (1877–1878), flota otomană a avut pe Dunăre două asemenea „dube": „Hizber" şi „Seyfi". *v.*

DUBAI Port la G. Persic aparţinând Emiratelor Arabe Unite. Cca 90 mii loc. Centru comercial. Import: echipamente industriale, prod. alimentare, prod. chimice; export: petrol, gaze lichefiate, făină de peşte. Pescuit (inclusiv al perlelor). Aeroport.

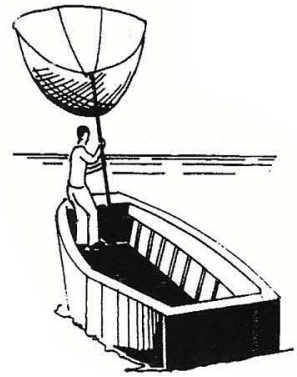
DUBAS *ist.* Termen folosit cu precădere în sec. XVIII–XIX pentru o luntre mare (dubă, lotcă) ce servea la pescuit sau trecerea de pe un mal pe altul a oamenilor,



Dubas

animalelor şi materialelor (bac, pod umblător, ponton, portiţă). D. poate servi şi ca platformă (ponton) pentru instalarea unei roţi de moară cu întreaga instalaţie de măcinat (moară plutitoare) care era ancorată pe cursuri mari de apă, inclusiv pe Dunăre. În varianta de pod plutitor, care putea fi staţionar sau mobil, se alăturau două sau mai multe dubasuri peste care se întindea o platformă. Uneori denumirea de D. se dădea şi unei plute care prin diverse regiuni ale ţării purta diferite nume (brod, brudă, căhulă, căpătâi etc.). Cuvântul Dubas este de origine rusă; *sin.* dombaz, tombaz, tumbaz.

DUBĂ *pesc.* Barcă pescărească cu pupa dreaptă sau ascuţită la ambele extremităţi, mai mare decât lotca; este construită din lemn uşor în sistem latin, călăfătuită şi smolită atât în exterior, cât şi în interior.



Dubă

DUBĂ CANONIERĂ Navă aparţinând marinei Ţărilor Româneşti în prima jumătate a sec. XIX.

DUBĂSAR *ist* Constructor de dubase (sau dubasuri): persoană care deserveşte o moară plutitoare dubas.

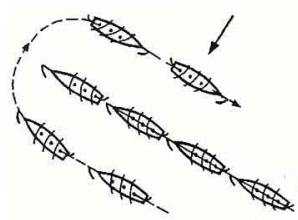
DUBHE Steaua nautică α Ursae Majoris, mărimea 2,0: în arabă „Spatele ursului".

DUBLÁ 1. A ocoli (un cap, un far, o geamandură etc.). **2.** A dispune o manevră falsă pentru a suplimenta o manevră fixă sau curentă în vederea unei lupte sau a timpului rău. ◇ **D. legăturile** A da parâma de legare de la bord la babaua de pe mal, înapoi la bord şi din nou la babaua de pe mal, unde se pune gaşa. În consecinţă, dublarea legăturilor înseamnă de fapt triplarea lor. **D. în aramă sau material plastic** A acoperi opera vie a navelor din lemn cu table de aramă fixate cu cuie de dublaj, care, în contact cu apa de mare, dau compuşi toxici pentru depunerile vegetale şi animale, protejând astfel corpul navelor, sau cu foi de plastic ce nu sunt atacate de aceste depuneri. Prima navă dublată în aramă a fost fregata engleză Alarm (1761). **3.** (*despre nod*) A face încă o trecere la un nod paralelă cu prima. Dacă se fac două sau trei treceri, se consideră că nodul se dublează de două sau de trei ori.

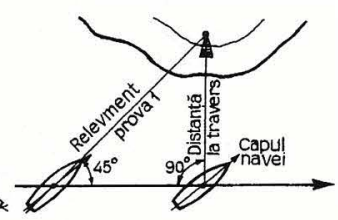
DUBLÁ FLOTA INAMICĂ *ist.* A învălui coada sau capul unei formaţii inamice pentru a o prinde între două focuri. Această manevră era practicată mai mult pe vremea marinei cu vele (*a nu se confunda cu a bara ţ-ul*).

DUBLAJ 1. Table de aramă sau foi de plastic cu care se acoperă opera vie a unei nave din lemn. **2.** Întăritură a unei vele.

DUBLARE 1. Locul de suprapunere a gâtului porţiunii inferioare a catargului pe piciorul porţiunii superioare.



Dublarea formaţiei inamice



Dublarea relevmentului prova

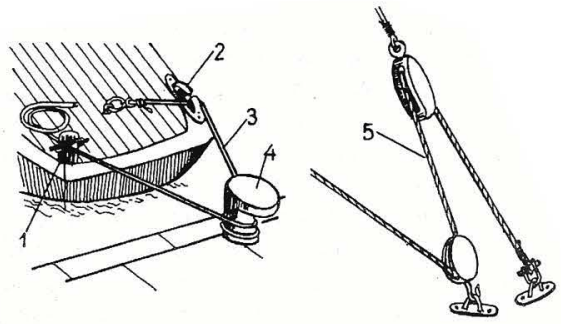
Poartă denumirea porţiunii inferioare, de ex.: D. coloanei, D. arborelui gabier. **2.** (*despre rame*) Folosirea a câte doi oameni la fiecare rămă.

DUBLAREA FORMAȚIEI INAMICE Manevră tactică de ocolire a formației inamice de către formația proprie cu scopul de a o prinde între două focuri ale artileriei de la bord. Se practica îndeosebi în epoca navelor cu vele.

DUBLAREA RELEVMENTULUI PROVA Procedeu de navigație costieră, constând în a releva de două ori același obiect, al doilea relevment prova fiind dublul primului. În acest caz distanța până la obiect în momentul celui de-al doilea relevment este egală cu distanța între relevmente, triunghiul ABC fiind isoscel. Pentru perechea de relevmente prova 22°5′ distanța la travers este egală cu 7/10 din distanța parcursă, de unde provine și denumirea de regula celor șapte zecimi, care se dă uneori acestui procedeu. Pentru perechea 30°-60° distanța la travers este egală cu 7/8 din distanța parcursă, de unde provine și denumirea de regula celor șapte optimi. În cazul perechii 45°–90° distanța la travers este egală cu distanța parcursă între relevmente.

DUBLIN (I) Port și cap. Irlandei, situat pe țărmul Fl. Liffy, la 12 km de la vărsarea acestuia în M. Irlandei. Cca 600 mii loc. Accesul în port de la gura fl. se face printr-un canal care permite trecerea navelor cu un pescaj de 10 m (la maree înaltă). Portul are amenajate dane petroliere și de port-containere. Lung. frontului de cheuri este de 8 km, cu ad. de 11 m. În rada exterioară pot staționa la ancoră nave cu o capacitate de 12 mii tdw. La 10 km S de port să află un avanport destinat traficului de pasageri. Traficul anual de mărfuri: cca 6 mil. t (50% din exportul țării). Import: petrol, cărbuni, cereale, material lemnos, îngrășăminte; export: animale, prod. alimentare. Șantier naval cu două docuri uscate care asigură reparația navelor mari, incl. Cr. Aeroport.

DUBLIN (II) Partea de întoarcere a unei parâme care pleacă de la un punct, trece pe la altul, revenind la primul. O legătură la mal dată „în dublin" se poate mola de la bord (*a nu se confunda cu a dubla legăturile*).



Dublin:
1 – baba; *2* – ureche; *3* – legătură în dublin; *4* – baba pe cheu; *5* – dublin.

DUBLU FUND 1. Fundul interior al navei. Existența celui de-al doilea fund sporește siguranța navei în caz de punere pe uscat, de lovire a unei stânci etc., limitând pătrunderea apei; *sin.* plafonul dublului fund. **2.** Spațiul cuprins între fundul interior al navei și fundul exterior. În D.F. se amenajează tancuri de apă de balast, de combustibil etc.

DUBLU FUND CELULAR Spațiul cuprins între fundul navei și puntea dublului fund. Este compartimentat în sens longitudinal de carlinga centrală, carlingile laterale și tabla marginală a dublului fund, iar în sens transversal – de varange. Compartimentele celulare se folosesc ca tancuri de balast sau de combustibil.

DUBLU FUND „Mc-Intyre" Spațiu etanș pe fundul navei, cu destinație de tanc de combustibil, apă, balast, realizat prin limitarea coastelor până la nivelul gurnei, instalarea în zona gurnei a tablei marginale în locul stringherului de gurnă și acoperirea spațiului astfel creat ca un înveliș etanș sprijinit pe varange și consolidat prin alte elemente structurale.

DUBLURĂ 1. Tablă suplimentară sudată peste o tablă a bordajului pentru a-l întări în punctele mai solicitate. **2.** Bucată de pânză de vele sau bucată de piele ce dublează o tendă sau o velă în locurile în care uzura este mai accentuată.

DUBROVNIC (Dubrovnik, Ragusa) Oraș în Croația, port la M. Adriatică. Cca 40 mii loc. Legat prin CF și auto cu interiorul țării. Industrie ușoară și alimentară. Vestit centru turistic. *ist.* Orașul a fost întemeiat în sec. VII d.Hr. Până în sec XIII s-a numit Ragusa. În 1667 a fost puternic distrus de un cutremur.

„DUCHESSE ANNE" Velier de tip bark cu trei arbori, construit în 1927 la Șantierul Tecklemborg din Bremen–Germania pentru societatea „Deutscher Schulschiff Verein", înființată în anul 1900 de un grup de negustori și armatori germani. Nava a fost botezată „Schulschiff Deutschaland". Apoi achiziționată de Franța și rebotezată „Duchesse Anne" unde în prezent este navă-muzeu. Caracteristici: depl. 1840 t; dim. 76 × 11,90 × 7,32 m.

DUDINKA Oraș-port în N Federației Ruse pe țărmul estuarului Fl. Enisei la vărsarea acestuia în M. Kara. Cca 25 mii loc. Accesibil navelor maritime. Escală importantă pe „Drumul maritim de Nord". Fondat în 1615.

DUERO (Douru) Fluviu în Pen. Iberică (Spania și Portugalia). Lung. 938 km; supr. bazinului 94,5 mii km². Izv. din M-ții Iberici, traversează podișul Castilia Veche din Spania și se varsă printr-un estuar în Oc. Atlantic în apropiere de orașul portughez Porto. Sunt frecvente puhoaie și revărsări ale fl., îndeosebi iarna și primăvara. Debitul la vărsare variază de la 700m³/s la 10–15 mii m³/s. Pr. orașe-porturi: Porto, Samoro, Soria. Navigabil pe distanță de 200 km.

DUISBURG Oraș în N Germaniei. Port în bazinul carbonifer Ruhr situat pe malul dr. al Fl. Rin. Cca 500 mii loc. Cel mai mare centru al ind. siderurgice și al metalelor neferoase. Uzine cocsochimice, constr. de mașini, ind. chimică, constr. navale. Este unul din cele mai mari porturi fluviale ale Germaniei. Trafic anual de mărfuri de peste 30 mil. t.

DULAP DE CRONOMETRE Dulap din lemn, izolat termic cu perne și ecranat magnetic cu tablă de fier moale, având pe fund o pătură de cauciuc în care se păstrează cronometrele. D.d.C. moderne sunt confecționate din materiale plastice amagnetice.

DULUTH Oraș în N SUA (Minnesota), port de mare trafic la țărmul l. Superior (G. Superior). Este cel mai important port din complexul Marilor Lacuri și al doilea

după New York. Centru industrial (siderurgie, constr. maşini, ind. uşoară) şi comercial. Export minereu de fier, cereale. Traficul anual de mărfuri este de peste 55 mil. t.

DUMAS, Vito Navigator solitar argentinian. În anul 1942 face înconjurul Pământului de la Est la Vest în patru etape la bordul ambarcaţiunii de tip cuter „LEIGH 11" de 9,50 m.

DUMBRAVĂ, Alexandru (1901–1944 n. Iaşi) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale, promoţia 1920, al Şcolii de Aplicaţie a Marinei şi al Şcolii Superioare de Război. A îndeplinit funcţii la bordul navelor, unităţilor de uscat şi în statele-majore ale Marinei Militare, distingându-se printr-o deosebită pregătire profesională şi aptitudini marinăreşti. În timpul celui al doilea RM, în anii 1941–1944 a comandat succesiv puitorul de mine „Amiral Murgescu" şi Ds. „Mărăşeşti", participând la numeroase acţiuni de luptă. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul". După ieşirea României din război, aflat la comanda Escadrilei de Ds. şi al Ds. „Regina Maria", a ales să-şi curme viaţa pentru a nu preda nava flotei inamice (05. sept. 1944).

DUMITRESCU, Constantin (1883–1916 n. Bucureşti) Căpitan de marină. Absolvent al Şcolii militare de geniu, artilerie şi marină (1906) cu gradul de sublocotenent şi al Şcolii navale Constanţa (1913) cu gradul de locotenent. În ajunul primului RM este înaintat la gradul de căpitan şi i se încredinţează comanda vedetei „Maior Nicolae Grigore Ioan" (vedeta nr 6) din Div. 2 monitoare a Flotilei de Dunăre. Căzut eroic la bordul navei sale împreună cu secundul Slt. Ghiculescu Ion şi jumătate din echipajul de punte, secerat de gloanţe la 6 sept. 1916 în timpul bătăliei de la Turtucaia. Vedeta acţiona în canalul Cusui împotriva trupelor bulgare ajunse la malul Dunării şi care împiedicau cu tirul mitralierelor retragerea soldaţilor români spre Silistra. Cpt. D. C. a căzut conducând focul direct al tunului de 47 mm împotriva cuiburilor de mitralieră inamice. Într-un raport adresat Marelui Cartier General, contraamiralul Negrescu Nicolae solicita ca „numele Cpt. Dumitrecu Nicolae şi al Slt. Ghiculescu Ion să se dea primelor nave militare ce se vor construi". Ca urmare, la puţin timp după terminarea războiului, două canoniere au fost botezate cu numele celor doi eroi.

DUMITRESCU, Eugeniu (n. 1933 Botoşani) Absolvent al Şcolii Militare de Marină promoţia 1955 şi al Academiei Militare Ingineri de Marină „Krâlov" din Leningrad (1961). Îndeplineşte funcţii ca ofiţer ambarcat pe navele MM. Şef de stat-major în Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân" (1980–1987), şef de stat-major la Centrul de scafandri (1987–1990). Comandant al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân" (1990–1994). După 1994 se pensionează.

DUMITRESCU, Jean Marin (1914–1997) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1936 (şef de promoţie). Trimis la şcoala de aplicaţie a Marinei Militare franceze (1938–1940), a fost ambarcat pe Cr. „Jeanne d'Arc" cu care a făcut lungi voiaje. Întors în ţară, a fost comandant pe puitorul de mine „Durostor". Profesor de navigaţie la Şcoala Navală (1941–1942). Secund pe torpilorul „Năluca" (1942–1944) până la scufundarea acestuia la 23 aug. 1944. După război este trecut în rezervă, dar a fost rechemat la Comandamentul Marinei Militare la secţia Pregătire de luptă. În 1946 trece în cadrul disponibil, se înscrie la Politehnică şi după absolvire lucrează la Institutul de proiectări IPROMIN Bucureşti de unde iese la pensie.

DUMITRESCU, Nicolae Maican (1846–1902 n. Bucureşti). General de marină. Absolvent al Şcolii Navale de la Brest (Franţa) şi al Şcolii de aplicaţie a Marinei franceze cu stagiu pe nava-şcoală „Jean Bart" (1867). Întors în ţară, este avansat Lt. şi primeşte comanda navelor „Ştefan cel Mare", „România", iar în 1874 devine comandant al Flotilei cu gradul de maior până în 1896 când părăseşte vremelnic marina. Rechemat în 1877, redevine comandantul Flotilei şi participă la Războiul de Independenţă. Cu marinarii Flotilei a armat 10 baterii de coastă la Calafat şi a condus tragerile peste fluviu între Calafat şi Vidin. Personal a comandat focul unei baterii de mortiere special instalată în faţa ostrovului Chiftele (*v.*) distrugând prin foc indirect canoniera cuirasată turcească „Podgoriçe", remorcherul „Ceylân" (fost „Socrates") şi două şlepuri. După război continuă să fie comandantul Corpului Flotilei, calitate în care a iniţiat şi pus în aplicare primul program de dezvoltare a Marinei Militare Române (1883–1908). Flota militară cu care România a intrat în primul RM, dispunând de nave maritime şi fluviale, baze şi porturi pentru MM, a fost opera lui M.D.N. care în 1887 a fost înaintat în gradul de general. A decedat la 22 martie 1902, fiind înmormântat la Galaţi. Numele său a fost acordat unei nave fluviale de comandament şi a unei cupe de premiere pentru navomodelişti.

DUMITRIU, Dumitru (1872–1943, n. Răsuceni, jud. Vlaşca) Comandor (r); căpitan de lungă cursă. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri din Bucureşti (1894), cu gradul de Slt. şi al Şcolii de Aplicaţie a Sublocotenenţilor de Marină (1898). Ambarcat pe bricul „Mircea", participă la serbările de inaugurare a canalului Kiel (1895). Căpitan de port la Cernavodă, comandant al unor nave din Divizia de Dunăre (1899–1900), comandant al Companiei canonierelor (1901–1903), şef de cart şi ofiţer cu artileria pe Cr. „Elisabeta" (1903) şi pe bricul „Mircea" (1904). Detaşat la S.M.R. (1905–1909), comandă cargourile „Constanţa" şi „Bucureşti". Revine în anul 1909 în marina militară şi este avansat la gradul de Lt cdr. Trece în rezervă la 1 aprilie 1916. Semnează în revista „Marea Noastră" articole de specialitate şi este membru activ în Comitetul de conducere al LNR.

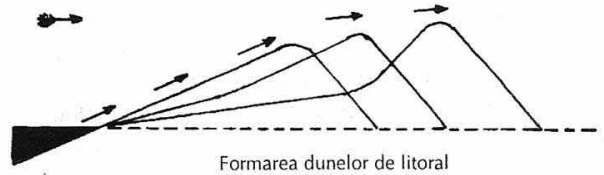
DUMONT D'URVILLE, Jules Sebastien Cesar (1790–1842) Navigator şi oceanograf francez. În 1822–1829 a întreprins două călătorii în jurul Pământului. În una din ele a găsit urmele expediţiei dispărute a lui La Pérouse. În 1837–1840 a navigat în ţinuturile Antarcticei, descoperind Ţara lui Louis

Philippe, Ins. Joinville, Ţara Adelie ş.a. Numele lui D.D. a fost atribuit unei mări din Antarctica. A publicat cartea „Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes «L'Astrolabe» et «Zélée» exécuté par ordre du roi pendant les anées 1837–1838, 1839–1840".

DUNAJ *sin.* fardaj.

DUNAVĂŢ (de Sus şi de Jos) Localităţi situate pe malul drept al braţului Sf. Gheorghe în zona km 59–60. Locuitorii sunt pescari descendenţi ai cazacilor zaporojeni. La D.d.J. s-au descoperit ruine romane, probabil ale cetăţii romane Adstoma.

DUNĂ Formă de relief reprezentată de movile de nisip formate de vânt pe ţărmurile mărilor, lacurilor, râurilor, pretutindeni unde pe suprafaţa pământului se află mase dezgolite de nisip. Versanţii D. sunt asimetrici; versantul



Formarea dunelor de litoral

Consoliodarea dunelor de litoral cu ajutorul unor ţăruşi şi arbuşti

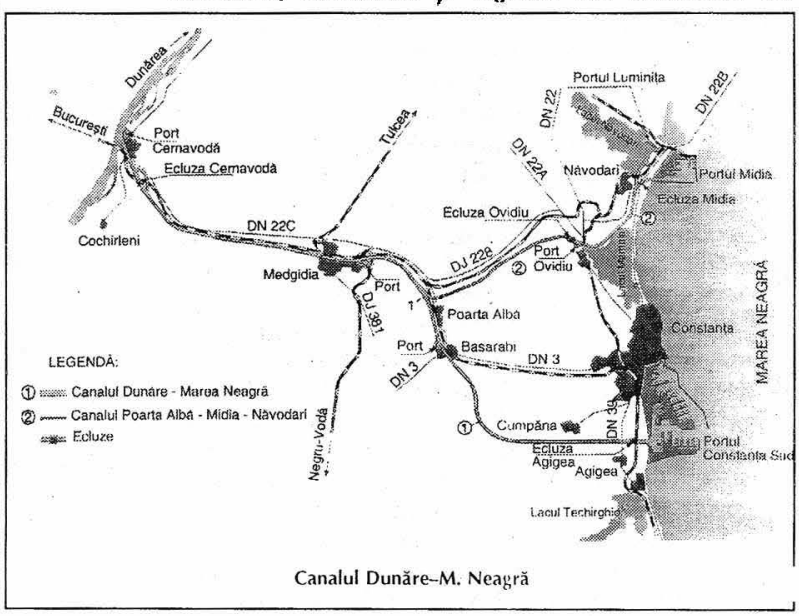
Dună

în pantă lină este îndreptat în direcţia de unde bate vântul având un unghi de 8°–29°; versantul ferit de vânt se apropie de unghiul unei pante de la 30°–40°. Înălţimea D. poate ajunge la 10–20 m şi uneori chiar 100 m. Sub influenţa vânturilor, D. pot căpăta diferite forme, iar în cazul vânturilor dominante se pot deplasa cu câţiva metri într-un an.

DUNĂ FLUVIALĂ Dună care se formează de-a lungul fluviilor şi râurilor. Nisipul provine din revărsările periodice ale acestor cursuri de apă în zonele joase de câmpie. Înălţimea unei astfel de dune poate atinge 10 – 12 m.

DUNĂ MARITIMĂ Dună formată din nisipul plajelor. Se observă de-a lungul coastelor joase şi nisipoase. Pot ajunge până la o înălţime de 100 m.

DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ, Canalul ~ Canal navigabil sub jurisdicţia exclusivă a statului Român şi cea mai mare construcţie realizată în România, cu forţe proprii, în perioada socialistă traversată de România. Construit în perioada 1973–1984, CDMN străbate centrul ţinutului Dobrogei de la V la E, între portul Dunărea Cernavodă şi portul maritim Constanţa-Sud Agigea, reducând distanţa de navigaţie între Cernavodă şi Constanţa cu 380 km faţă de vechiul traseu prin canalul Sulina. Caracteristici: lungimea 7–8,5 m; lăţimea canalului navigabil 90 m; înălţimea spaţiului liber de la suprafaţa apei sub poduri 17 m (sub podurile Agigea, Basarabi, Medgidia) şi 23 m (sub podul de la Cernavodă). La ambele capete ale CDMN sunt construite câte două ecluze (310 x 25 m) permiţând trecerea în ambele sensuri a navelor cu un pescaj maxim de 5,5 m. Pe canal sunt amenajate două bazine de aşteptare (la ecluze) şi trei porturi comerciale (Cernavodă, Medgidia, Basarabi). Capacitatea de trafic a canalului 80 mil. t/an. La realizarea CDMN au participat: Institutul de Proiectări pentru Transporturi Auto, Navale şi Aeriene (IPTANA) din MTTc (principalul proiectant) cu concursul a încă 34 inst. de proiectare şi 42 inst. de cercetare. Centrala Canalul Dunăre – Marea Neagră (CCDMN) în calitate de constructor şi Administraţia canalului DMN ca beneficiar (din 1978). De asemenea au fost practic antrenate toate ramurile industriei româneşti care au asigurat pentru efectuarea lucrărilor toate utilajele şi echipamentele necesare (de la excavatoare, foreze, basculante la locomotive, vagoane şi nave fluviale). Au participat la lucrări 32 mii de oameni, între care şi militari, 2000 de tehnicieni şi 430 de ingineri. Au fost excavate 300 milioane tone de rocă şi pământ, s-au construit porturi, bazine, ecluze, poduri rutiere şi de CF, blocuri de locuinţe etc. Darea în exploatare a CDMN a contribuit la dezvoltarea economică a zonei cu largi perspective de dezvoltare în viitor o dată cu intrarea României în UE, constituind o verigă extrem de importantă a cordonului trans-european Roterdam – Constanţa. La realizarea acestui grandios obiectiv s-au remarcat toate colectivele de muncitori, tehnicieni şi ingineri din sectoarele de



Canalul Dunăre–M. Neagră

proiectare, construcţie şi exploatare, coordonate cu deosebită competenţă şi talent organizatoric de către ing. Chiriac Avădanei (proiectare), g-ral Vasile Ionel (construcţii) şi ing. Nicolae Zeicu (exploatare).

DUNĂREA (*gr. ant.* Istros, *germ.* Donau, *rus.* Dunaj, *ung.* Duna) Fluviu în Europa Centrală şi de SE, al doilea ca mărime după Volga şi al treilea ca debit după Volga şi

Neva. Lung. este de 2857 km; supr. bazinului hidrografic ce se întinde pe terit. a 10 state 817 mii km², din care 221,7 mii km² (28%) pe terit. României. Izv. din E M-ților Pădurea Neagră (Germania) de la o alt. de peste 1000 m, trece prin S Germaniei, Austria, formează pe o porțiune granița dintre Slovacia și Ungaria, dintre Croația și Serbia, intră în România pe la Buziaș, formează pe o porțiune granița dintre România și Bulgaria și se varsă în M. Neagră printr-o deltă care începe la cca 80 km de mare și cuprinde o suprafață de 3500 km². Căderea fluviului între izvoare și vărsare este de 648 m (panta medie 25 cm/km). Bazinul D. este traversat de două lanțuri muntoase care prin defileul de la Devin (amonte de Bratislava) și porțile de Fier (amonte de Drobeta Turnu-Severin) împart cursul fluviului în 3 sectoare: **Dunărea de Sus** (de la izvoare la Viena–920 km) are un caracter montan cu o vale îngustă și adâncă cu pante abrupte cu o lățime, până la Ulm, cuprinsă între 20 și 100 m; de la Ulm la Viena, între 100 și 350 m; vit. de curgere este de 1 la 2,8 m/s. Traseul fiind sinuos și accidentat, a necesitat importante lucrări de regularizare (lacuri de acumulare, baraje, ecluze pentru navigație etc.). **Dunărea Mijlocie** (de la Viena la Porțile de Fier–970 km) străbate Câmpia Panonică unde valea fl. este largă iar albia cu numeroase meandre. Vit. curentului variază între 0,3–1,1 m/s, iar printre culmile montane (Porțile Ungariei și Porțile Vâșegradului) unde valea se îngustează este de 2,2–4,7 m/s. Pe acest parcurs au fost, de asemenea, necesare lucrări de îndiguire pentru a evita inundațiile și a crea un debit constant necesar navigației. De la Baziaș începe un defileu de 120 km care străbate lanțul muntos carpato-balcanic, având pe o porțiune de 45 km numită Cazane un caracter de vale transversală cu versanți abrupți care barează D. pe toată lățimea în sectorul Porțile de Fier. Aici s-a construit în colaborare cu fosta Iugoslavie un complex hidroenergetic și de navigație, Porțile de Fier, care cuprinde o hidrocentrală cu o putere instalată de 2000 MW. **Dunărea de Jos** (de la Porțile de Fier la Sulina–960 km). Între Drobeta-T. Severin și Călărași, D. se lărgește și, de asemenea, se lărgește lunca acesteia în care se află multe lacuri la malul românesc, iar în cadrul albiei care atinge 1–2 km lățime se află multe ostroave. Între Călărași și Brăila se găseau Balta Ialomiței și Balta Brăilei (azi asanate) care constituie lunca interioară cu o lățime de până la 25 km fiind închise între Borcea și D. Veche (Balta Ialomiței) și între D. și D. Nouă (Balta Brăilei). De la Brăila la primul ceatal, unde se desparte în brațele Chilia și Tulcea, D. curge pe o singură albie cu coturi mari care favorizează formarea zăpoarelor de gheață. Ad. atinge 24 m. În aval de Tulcea, brațul Tulcea se desparte din nou formând brațele Sulina și Sf. Gheorghe, astfel încât D. se varsă în M. Neagră prin 3 brațe: Chilia, Sulina (canal principal de navigație) și Sf. Gheorghe. Fluviul are peste 300 de afluenți, dintre care cei mai importanți sunt: *dr.* Inn, Drava, Sava, Morava; *stg.* Tisa, Olt, Siret, Prut. Regimul hidrologic al D. este complex. Debitul mediu al fl. la vărsare este de 6430 m³/s (max. cca 20 000 m³/s, min. 2000 m³/s.) Anual D. aduce în M. Neagră 67 mil. t. de aluviuni. Pe anumite porțiuni, D. îngheață în iernile aspre. Este navigabil până la Ulm. Pe D. sunt situate capitalele europene Viena, Budapesta, Belgrad și importante orașe-porturi: Regensburg, Passau, Linz, Novi-Sad, Ruse, Brăila, Galați, Izmail. România dispune și de alte porturi cu o pondere mare în traficul dunărean: Drobeta Turnu-Severin, Oltenița, T.-Măgurele, Giurgiu, Călărași, Tulcea ș.a. Șantiere de construcții și reparații navale se află la Drobeta T.-Severin, Oltenița, Brăila, Galați și Tulcea. D. a avut în trecut și are, îndeosebi în prezent prin legătura cu sistemul de canale și râuri ale Europei, o importanță deosebită ca magistrală de transport, sursă de energie hidroelectrică, de irigații, alimentare cu apă, pescuit etc. Este cea mai importantă și mai ieftină cale de comunicație între UE și Orient. *ist.* Încă din antichitate, D. a fost o importantă arteră de transport și comerț și o linie strategică de apărare cu dublă valență: stavilă atât în calea expansiunii romane și stavilă în calea popoarelor migratoare și a cuceritorilor otomani. Importanța militară și economică a D. a făcut din ea obiectul a numeroase dispute diplomatice și militare între cei interesați de avantajele oferite de fluviu. În sec. XIII–XIV, gurile D. au fost un puternic centru al comerțului genovez, la care au concurat și domnii moldoveni. Ocuparea cursului mijlociu al D. de către turci (sec. XVI) și crearea de raiale (Turnu-Măgurele, Giurgiu, Brăila) pe țărmul românesc au dus la decăderea activității economice în zonă. Războaiele austro-otomane (sec. XVII–XVIII) și ruso-otomane (sec. XVIII–XIX) au înlăturat monopolul turcesc asupra comunicațiilor și comerțului pe D. și au deschis drumul spre M. Neagră și, mai departe, spre Mediterana. Pacea de la Kuciuk-Kainargi (1774) și cea de la Adrianopole (1829) au consfințit libertatea navigației și comerțului pentru țările riverane, iar din 1856, prin Tratatul de la Paris, D. a fost declarată fluviu internațional. (*v.* regimul Dunării).

DUNĂREA MARITIMĂ Porțiunea de fluviu cuprinsă între vărsarea în mare (Sulina) și portul Brăila (punctul Vărsătoru), care include brațul Sulina. Denumirea își are, probabil, originea în faptul că în acest sector au acces navele maritime. Pescajul navelor maritime care navigă pe acest sector de fluviu este limitat de adâncimea barei de la Sulina, care se comunică zilnic prin buletinul hidrologic.

DUNĂRICĂ *fl.* Braț mic al Dunării între două ostroave sau între un ostrov și mal; *sin.* dunăriță, verigă.

DUNCHEMAN *MC* Fochist la caldarină.

DUNETĂ Suprastructură pe puntea principală, la extremitatea pupa, extinsă pe toată lățimea navei, în care se amenajează magazii pentru materiale, iar pe veliere, cabine pentru ofițeri și încăperi de serviciu; *v. fig.* navă de 74. Pe vremea marinei cu vele în dunetă se afla și camera mare în care aveau loc adunările convocate de amiral sau de comandantul navei; *v.* semidunetă **D. lungă** *MC* D. a cărei lungime, măsurată de la perpendiculara pupa, satisface anumite condiții în funcție de lungimea navei, lățimea dunetei și înălțimea acesteia.

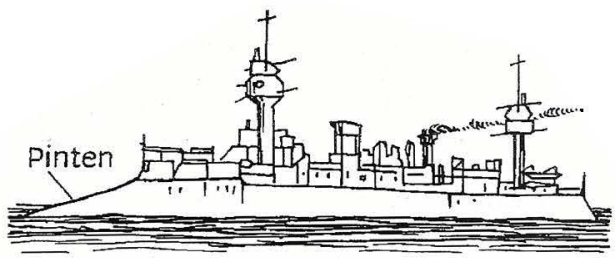
Dunetă

DUNGIYAH *ist.* Navă arabă cu unul, iar mai târziu cu două catarge, cu vele de formă trapezoidală, cu pupa lată şi înaltă, folosită în M. Mediterană, încă î.d.Hr. pentru negoţ şi piraterie.

DUNKERQUE Important port în N Franţei pe ţărmul S al Str. Pas de Calais. 230 mii loc. Este legat prin feribot cu portul Dover de pe coasta de S a Marii Britanii. Intrarea în port se face printr-un canal adânc de 21,5 m. Frontul de cheuri are o lungime de 20 km cu adâncimi până la 15,8 m. Volumul anual al traficului de mărfuri 32 mil t. Şantiere navale de reparaţii ale navelor de mare tonaj. *ist.* Teatrul unei violente bătălii (26 mai–4 iun. 1940) între forţele germane (42 divizii) invadatoare şi trupele anglo-franco-belgiene (10 div. engleze, 18 franceze şi 12 belgiene) în curs de evacuare. În acest scop au fost aduse la D. cca 300 de nave militare şi civile. Sub loviturile forţelor terestre şi aviaţiei germane au fost evacuaţi 338 mii de militari aliaţi dar şi cu mari pierderi: 68 mii oameni, 224 nave, 108 avioane, tancuri, transportare ş.a.

DUNN, ancoră ~ *v.* Ancoră.

„DUPUY de LOME" Primul crucişător cuirasat construit în Franţa (1893), având următoarele caracteristici: depl. 6.300 t; vit. 19,8 Nd; două tunuri de 190 mm, şase tunuri de 160 mm, cuirasă de centură de 120 mm.



„Dupuy de Lome"

DURATA CURSEI *spt.* Timpul real folosit pentru parcurgerea unei distanţe stabilite într-un concurs de vele, excluzând reducerile acordate.

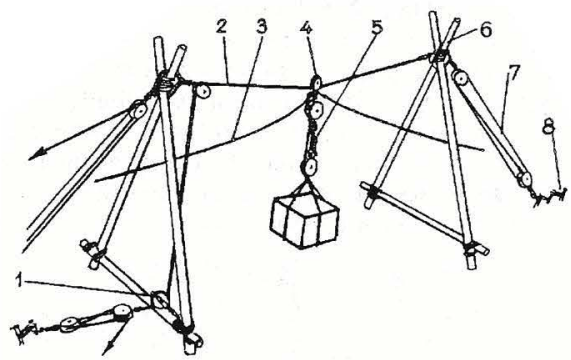
DURBAN, Port principal şi BMM a forţelor navale ale Rep. Sud-Africane situat la Oc. Indian. Acvatoriul portului este apărat de două moluri de 800 şi 600 m lung. Lăţimea intrării între moluri: 250 m. Lungimea frontului de cheuri: 13 km cu adâncimi până la 12,8 m. Volumul traficului anual de mărfuri 13 mil. t; şantierele de reparaţii asigură reparaţii la navele civile de mare tonaj şi militare inclusiv PA.

„DUROSTOR" *ist.* Cargou mixt construit în anul 1914 la şantierul naval din Copenhaga (Danemarca) pentru SMR. Caracteristici: depl. 2700 t; dim. 65,5 × 10,4 × 3,8 m. Maşină cu aburi triplă expansiune, vit. 11,5 Nd. Pe lângă marfă avea amenajări pentru transportul a 60 de pasageri. În primul RM a fost rechiziţionat de armată şi folosit pentru evacuarea unor bunuri în Rusia şi ca navă-bază pentru serviciile române de la Odessa care se ocupau de personalul şi bunurile evacuate. Rechiziţionat de puterea sovietică în timpul revoluţiei socialiste (1917), a fost folosit ca navă de comandament de către comitetul de revoluţionari români constituit la Odessa şi Sevastopol. Reîntors în ţară (1919), a fost folosit de SMR pe linia Dunăre–M. Neagră. În 1939 a fost rechiziţionat de Marina militară şi amenajat ca puitor de mine. A fost folosit la instalarea barajelor de mine din zona Sulina în timpul stării de tensiune generată de ultimatumul sovietic în legătură cu Basarabia (1940). În aug. 1941 a fost avariat în urma unui bombardament sovietic. Restituit armatorului, a fost navlosit de organizaţia germană de transport naval şi folosit pentru aprovizionarea frontului de Est (1942–1944). A participat la evacuarea trupelor germano-române din Crimeea (mai 1944). La 12 mai 1944 în marş spre ţară a fost bombardat şi scufundat de aviaţia sovietică la jumătatea drumului. Comandantul navei, Cpt. maritim Mihai Eustaţiu, şi-a pierdut viaţa şi doi marinari au fost răniţi.

DURRES (*alb.* Durrësi) Oraş şi principalul port al Albaniei situat la M. Adriatică în G. cu acelaşi nume. Cca 60 mii loc. Intrarea în bazinul portului se face printr-un canal cu o ad. de cca 8,2 m. La dane pot acosta nave cu un pescaj până la 6,5 m. Volumul traficului de mărfuri peste 3 mil. t. Are dezvoltată ind. uşoară; exportă minereu, cupru, tutun ş.a.; importă maşini, mijloace de transport ş.a. În şantierul naval se construiesc nave de cabotaj şi se repară nave de tonaj mediu.

D'URVILLE, Marea ~ Mare de bordură la ţărmurile de E ale Antarcticei între 136° şi 148° long. E. Scaldă Ţara Adélie. Adâncimea între 500 şi 3610 m. Traversată de gheţari plutitori şi aisberguri. Denumire dată în memoria navigatorului şi oceanografului francez Dumont D'Urville.

DU-TE VINO 1. Instalaţie de salvare compusă dintr-un colac cu pantaloni care alunecă cu ajutorul unei macarale, denumite călător, pe o parâmă legată cu un capăt de mal şi cu celălalt la un catarg sau la un alt obiect de la bord. Serveşte la salvarea echipajelor navelor aruncate la coastă. **2.** Dispozitiv format din două capre sau dintr-o capră şi un catarg etc., între ele fiind întinsă o parâmă pe care circulă un călător. Serveşte la debarcări, la efectuarea de lucrări de salvare a navelor sau ranfluări, la scoaterea de pe uscat, la transportul de greutăţi etc.



Du-te vino:
1 – pastică; *2* – filieră; *3* – trăgător; *4* – călător; *5* – palanc; *6* – capră; *7* – strai; *8* – cazici pe trei rânduri.

DVINA DE NORD (Severnaia Dvina) Fluviu în Federaţia Rusă. Lung. 750 km; supr. bazinului 360 mii km². Se formează prin unirea Râurilor Suhona şi Lug în apropiere de or. Velikii Ustiug. Se varsă în M. Albă în apropiere de portul Arhanghelsk printr-o deltă cu o supr. de 900 km². Fl. îngheaţă la începutul lunii noiembrie şi se eliberează de gheţuri la începutul lunii mai. Dane de acostare la Holmogorî, Krasoborsk şi Kotlas. Curse regulate între Arhanghelsk şi Velikii Ustiug. Legat prin canale cu *Fl.* Volga. Pescuit intens.

DVINA DE VEST Fluviu, *v.* Daugava.

E

E 1. Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Vin la tribord". **2.** Coeficient aproximativ al deviaţiei compasului magnetic.

„EAGLE" Navă-şcoală a SUA; *v.* Horst Wessel.

EAST LONDON Oraş în SE Rep. Africa de Sud şi important port, situat la vărsarea Fl. Bufallo în Oc. Indian. Cca 130 mii loc. Centru industrial şi comercial. Siderurgie, produse chimice, textile. Export: lână, citrice, prod. agroalimentare. Şantier reparaţii nave. Bază a flotei de pescuit.

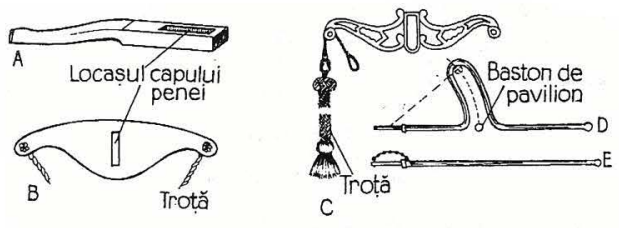
EAST RIVER Strâmtoare navigabilă care separă Ins. Long Island de continent şi uneşte bazinul Upper New York cu Long Island Sound. Lungime 25 km; lăţime: 180–1215 m. Traversată în raza oraşului New York de şapte poduri şi un tunel.

EB *sin.* curentul mareei joase.

EBRU (*sp.* Ebro) Fluviu în NE Spaniei; 928 km lungime. Izv. din S Munţilor Cantabrici, traversează Catalonia de Sud şi Aragonul, trece prin Saragosa şi se varsă în M. Mediterană printr-o deltă. Supr. bazinului: 86,8 km². Debitul mediu la vărsare: 615 m³/s. La ieşirea în mare este construit un canal. Navigabil pentru nave de tonaj mic.

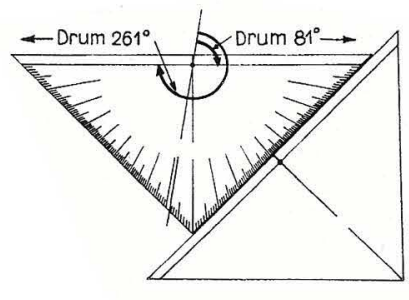
ECARTAMENT 1. Deschidere (distanţă) între doi pereţi, pontili etc. **2.** Anvergură de hidroavion (aripi).

ECHE Piesă cu ajutorul căreia se acţionează pana cârmei; poate fi dreaptă, curbă (acţionată cu troţe), în sector ş.a. E. simplă se foloseşte pe ambarcaţiuni şi nave mici. Pe ambarcaţiuni se utilizează şi E. răsturnată, având mânerul în afara bărcii. E. curbă poate fi şi metalică; se utilizează mai ales pe baleniere şi pe ambarcaţiunile care participă la regate.



Eche:
A – dreaptă; *B* – curbă (rotundă); *C* – curbă ornamentată; *D* – pentru ambarcaţiuni cu vele; *E* – dreaptă metalică.

ECHER-RAPORTOR Instrument confecţionat din material transparent, cu ajutorul căruia se trasează drumuri şi relevmente pe hartă. Se folosesc două E.: unul se aşază cu centrul şi gradaţia corespunzătoare drumului adevărat pe meridian, iar celălalt, cu ipotenuza pe una din catetele primului, pentru a transporta prin translaţie drumul prin punctul voit.



Echer-raportor

ECHILIBRARE (*despre vele*) **1.** Operaţiune de întindere şi filare a şcotelor unor vele astfel încât la u moment dat nava să fie uşor ardentă. **2.** Operaţiune de echilibrare a întregii velaturi a navei, făcută la proiectare, astfel încât aceasta, având toate velele întinse, să fie uşor ardentă.

ECHILIBRU STABIL (al navei) Starea de echilibru la care revine o navă, când forţele exterioare care i-au produs o înclinare oarecare îşi încetează acţiunea Echilibrul stabil normal al unei nave este în poziţia s pe chilă dreaptă, adică necanarisită şi în asietă zero. În stare de E.S. metacentrul se află situat deasupra centrului de greutate.

ECHINOCŢIU Momentul în care ziua şi noaptea sun egale sau în care Soarele (în mişcarea sa aparentă trece prin punctul vernal/tomnal. **E. de primăvară** are loc la 21 martie, când Soarele trece din emisfera cerească sudică în cea nordică; *sin.* E. vernal. **E. de toamnă** are loc la 23 septembrie, când Soarele trece din emisfera cerească nordică în cea sudică; *sin.* E tomnal.

ECHIPAJ Totalitatea personalului ambarcat, prevăzu în statul de organizare şi în rolurile navei, care asigură conducerea acesteia şi serviciul la bord. În noţiunea de echipaj sunt incluşi toţi marinarii, inclusiv ofiţeri şi comandantul ambarcaţi pe navă. **E. de schimb.** Unul dintre E. care deservesc prin rotaţie o navă specială. **E. minim** Efectiv minim capabil să deservească pe timpul probelor o navă ieşită di şantierul de construcţie; *sin.* nucleu de echipaj. **E. de reparaţie.** Efectiv minim necesar conducerii unei nave aflate în reparaţii capitale, în conservare (rezervă) sa la dezmembrare.

ECHIPAJ DE PRIZĂ Grupă constituită din ofiţeri marinari ai unei nave de război beligerante ambarcaţi pe o navă capturată, cu scopul de a conduce în portul unde tribunalul de prize va judeca legalitatea capturii şi confiscarea ei. Echipajul de

priză se află sub comanda unui ofițer care este și comandantul prizei, numit de la nava de război beligerantă.

ECHIPAMENT 1. Îmbrăcăminte. 2. Mijloace tehnice.

ECHIPAMENT DE PUNTE (Instalații de punte) Totalitatea mijloacelor de echipament din dotarea navei, instalate pe punte (vinciuri, cabestane, bigi, grui, mijloace de salvare etc.)

ECHIPAMENT DE SALVARE Totalitatea mijloacelor din dotarea navelor și stațiunilor de coastă, destinate salvării vieților umane aflate în pericol pe mare. Din E.d.S. fac parte: **E.d.S. propriu-zis individual sau colectiv** – colaci de salvare, veste de salvare, plute de salvare etc.; **E. de părăsire a navei naufragiate** – grui, planuri înclinate etc.; **E. de recuperare a naufragiaților din apă** – plase de bordaj, scări, saule plutitoare etc.; **E. pirotehnic de semnalizare** – rachete luminoase, petarde fumigene etc.

ECHIPAMENT DE SCAFANDRU *v.* scafandru.

ECHIPAMENT ȘI ACCESORII Expresie folosită exclusiv în documentele de transport și polițele de asigurare maritimă pentru a indica partea din instalațiile, aparatele și materialele accesorii de bord, care nu contribuie direct la propulsia navei, nu au caracter de fixație permanentă și pot fi separate de navă prin simpla lor demontare, dar care sunt indispensabile navigației și siguranței navei (vinciuri, cabestane, bigi, ancore și lanțuri de ancoră, tenzi, vele, parâme, aparate de navigație etc.). Din punct de vedere juridic, aceste mijloace își pierd individualitatea proprie și intră în individualitatea navei, constituind, împreună cu corpul, mașinile, arborada, instalațiile fixe etc., o entitate.

ECHIPAMENTUL BĂRCII (de salvare) *M.C.* Totalitatea mijloacelor cu care este dotată o barcă de salvare pentru a-i asigura propulsia, manevra, navigația și siguranța pe mare rea, precum și hrana persoanelor îmbarcate pe o durată limitată. Normele de dotare și echipare sunt prevăzute de CIOVUM (Convenția internațională pentru ocrotirea vieții umane pe mare) *v.*) Echipamentul și mijloacele din dotare sunt supuse controalelor periodice ale experților societății de clasificare și autoritatea portuară.

ECHIPĂ DE DISTRUGERE *mil.* Grupă de trei-patru militari, sub comanda unui maistru militar sau unui subofițer, instruită și dotată special pentru distrugerea prin explozie a minelor marine și fluviale ieșite la suprafață sau scoase de valuri la uscat, precum și a altor obiecte periculoase pentru navigație.

ECHISEMNAL Limita care separă două sectoare vecine ale unui sistem de navigație hiperbolic: unul marcat cu puncte, iar celălalt cu linii. Este vorba, practic, de un sector de E. în care punctele și liniile se suprapun; *v.* consol.

ECKMAN, spirală ~ Curba care unește vârfurile proiecției orizontale a vectorilor viteză ai curenților marini din diferite straturi de apă din adâncime.

ECKMAN - MERZ, curentometru ~ Unul dintre aparatele întrebuințate pentru măsurarea vitezei și direcției curenților marini.

ECLIPSĂ 1. *astr.* Fenomen astronomic ce constă în întunecarea totală sau parțială a unui astru (Soare, Lună, planetă) din cauza mascării sale temporare de către un alt astru. Se deosebesc eclipsele de Soare (totale, parțiale și inelare), când Luna se află între acesta și Pământ, și eclipsa de Lună, când între ea și Soare se interpune Pământul. Aceste fenomene au o periodicitate de 18 ani și 11,3 zile. 2. Fază de întuneric a unui semnal luminos ritmic. 3. *sin.* felinar cu eclipsă.

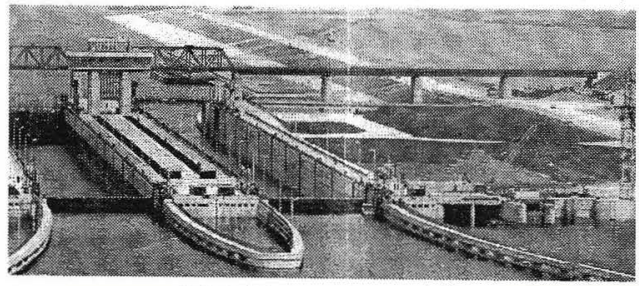
ECLIPTICĂ Drumul aparent al Soarelui pe sfera cerească descris în decurs de un an. Este un cerc mare care se intersectează cu ecuatorul ceresc în punctele vernal și tomnal, înclinarea între planurile respective fiind de 23°27′.

ECLISĂ Piesă de tablă folosită în construcții navale pentru a consolida îmbinarea dintre două table puse cap la cap.

ECLUSE, (Bătălia de la) ~ Localitate în Olanda (azi Sluis) unde, în timpul războiului de 100 de ani (1337–1453), flota engleză a regelui Eduard al III-lea a înfrânt flota franceză a regelui Filip al VI-lea condusă de amiralul Quiéret. A fost o bătălie de abordaj între navele engleze ce atacau și flota franceză care a așteptat lupta ancorată pe trei linii în estuarul Zwyn (Eede). Francezii au pierdut numeroase nave și cca 15 000 oameni, englezii obținând stăpânirea mării. Se pare că pe nava regelui Eduard ar fi fost 3 bombarde, acest lucru reprezentând prima folosire a artileriei în lupta navală.

ECLUZARE Operația de trecere (a unei nave) prin ecluză. Comportă următoarele faze: 1) aducerea nivelului apei din sas până la nivelul la care se află nava; 2) deschiderea porților la capătul ecluzei prin care trebuie să intre nava; 3) introducerea navei în sas și închiderea porților prin care a intrat nava; 4) ridicarea sau coborârea nivelului apei din sas până la nivelul suprafeței de apă în care urmează să intre nava; 5) deschiderea porților etanșe de la celălalt capăt al ecluzei și ieșirea navei din ecluză.

ECLUZĂ 1. Construcție hidrotehnică utilizată pentru trecerea navelor între două biefuri cu niveluri diferite ale unui canal sau ale unui curs de apă, la intrarea într-un port cu maree, la evacuarea debitelor apelor de viitură de frecvență mică etc. Părțile principale ale acestei construcții sunt camera E. sau sasul și porturile de așteptare. Sasul este mărginit lateral de doi pereți, care poartă denumirea de bajoiere, uniți la partea inferioară printr-un radier. La capete se află porți



Ecluza Agigea - vedere generală

etanşe şi instalaţii de pompare pentru umplerea şi golirea sasului până la nivelul dorit. Există şi E. cu mai multe sasuri, iar în scopul sporirii capacităţii de trecere a navelor pot fi construite câte două E. paralele. Ecluzele canalului Dunăre–Marea Neagră (Cernavodă şi Agigea) au următoarele caracteristici: lungimea utilă a sasului 310 m; lăţimea sasului 25 m; adâncimea minimă la prag 7,5 m. Sunt dotate cu echipament hidromecanic cu performanţe ridicate. **2.** Pe submarine, compartimentul prin care se face comunicarea cu exteriorul prin intermediul unui capac şi în care poate încăpea o persoană. Serveşte la salvarea echipajului om cu om, atunci când submarinul nu poate ieşi la suprafaţă. Pentru salvare omul intră în E. şi îşi pune pe figură aparatul de salvare, apoi E. se umple cu apă, adică presiunea din interior se egalează cu cea din exterior, după care se deschide capacul, iar omul iese la suprafaţă. Operaţiunea de mai sus se repetă pentru fiecare om în parte. **3.** *mil.* Mic compartiment pe fundul navei, în care pot intra, la ridicarea acesteia pe doc, părţile proeminente ale lochurilor de fund, sondei ultrason etc. **4.** *mil.* Cameră de intrare în citadelă.

ECNOMOS, Bătălia de la ~ *ist.* Cea mai importantă acţiune navală din cel de-al doilea război punic (256 î.Hr.). Flota cartagineză (350 nave), condusă de Hamilcar Barca, a suferit o gravă înfrângere lângă C. Ecnomos (coasta Siciliei), încercând să oprească înaintarea corpului expediţionar roman, condus de consulii A. Regulus şi M. Vuiso care urmau să debarce în Africa de Nord pentru a cuceri Cartagina. Escorta convoiului roman de trupe (330 de nave), folosind schelele de asalt (corvus), a împrăştiat formaţia inamică, scufundând sau capturând cca 100 nave. Victoria a deschis romanilor calea către Africa de Nord, unde şi-au debarcat trupele, acţiunea continuând apoi pe uscat.

ECOSONDĂ *nav.* Sondă ultrason; *v.* sondă.

ECRAN COLORAT Ecran confecţionat din sticlă sau material plastic, care filtrează lumina, lăsând să treacă numai razele ce au culoarea dorită. Sunt recomandate şi se admit numai luminile cu următoarele culori: roşu, verde şi violet.

ECRAN DE FELINAR Apărătoare din lemn sau metal cu trei feţe, în care sunt instalate luminile din borduri (roşu la babord şi verde la tribord) limitate de ecran pe un arc de orizont de zece carturi (112°,5) de la prova la pupa şi două carturi (22°,5) înapoia traversului; *v.* felinar.

ECRAN DE FUM *sin.* perdea de fum.

ECUATOR Cercul mare determinat pe globul terestru de un plan perpendicular pe axa polilor prin centrul Pământului.

ECUATOR CERESC Intersecţia planului ecuatorului terestru cu sfera cerească.

ECUATOR GEOGRAFIC Cerc imaginar pe suprafaţa Pământului, rezultat din intersecţia cu planul care trece prin centrul lui, perpendicular pe axa polilor. E. boreală (nordică) şi australă (sudică). De la E. G. către N şi S se socotesc latitudinile geografice (de la 0° la 90°). Lungimea E. G. pe elipsoidul de referinţă Krasovski este de 40 075 696 m; lungimea de 1° de latitudine pe Ecuator este de 111 321,4 m. Soarele se află deasupra E. G. la zenit de două ori pe an în zilele echinocţiului de primăvară şi toamnă. Pe linia E. G. ziua este întotdeauna egală cu noaptea.

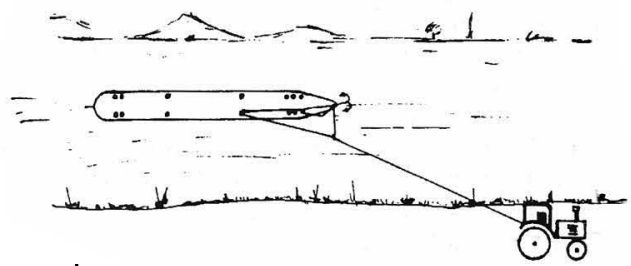
ECUATOR GEOMAGNETIC Cercul mare determinat pe sfera terestră de un plan perpendicular pe axa polilor geomagnetici prin centrul Pământului.

ECUATOR MAGNETIC *sin.* aclină.

ECUATOR TERMIC Izoterma cu cele mai mari temperaturi, aflată, în medie, ceva mai la nord de ecuator.

ECUAŢIE MEDIE Diferenţa dintre unghiul orar al Soarelui adevărat (timpul adevărat) şi unghiul orar al Soarelui mediu (timpul mediu) la un moment dat. E. M. serveşte la convertirea timpului adevărat în timp mediu şi invers. E. M. cu semn schimbat poartă denumirea de ecuaţie adevărată. Valoarea maximă a E. M. este de cca o jumătate de oră.

EDEC 1. Parâmă rezistentă, utilizată pentru tragerea la edec; *sin.* parâmă de edec. **2.** *înv.* Parâmă formată din trei sau patru şuviţe cu grosimea de 27–45 mm. ◆ „Tragere la E." Remorcare a unei ambarcaţiuni sau nave cu ajutorul unei parâme de la mal împotriva curentului unui curs de apă. Tragerea la E. era efectuată în trecut de oameni, animale sau locomotive (de ex. la Porţile de Fier); în prezent nu se mai practică decât rareori, pe râuri şi canale, acolo unde nu pot acţiona remorcherele. *Arg.* Marinar experimentat, unul din stâlpii bordului. ◆ „A fi la E. cuiva" A depinde de o altă persoană.



Tragere la edec

EDECAR Persoană care trage la edec, singur sau în echipă, o ambarcaţiune, navă ş.a.

EDINBURGH Oraş în NE Marii Britanii, port pe ţărmul de Sud al estuarului Firth of Forth; oraş principal al Scoţiei. Cca 500 mii loc. Nod de comunicaţii. Important centru industrial şi comercial: siderurgie şi metalurgie, construcţii de maşini, ind. chimică, a celulozei şi textilă. Renumit prin prod. de bere şi whisky. Şantiere de construcţii navale.

EFECT DE ANTENĂ Fenomen care se produce la staţiile radio-goniometrice cu antenă-cadru nesimetrică din punct de vedere electric, care-şi manifestă influenţa prin extinderea zonei în care intensitatea semnalului de audiţie este minimă. Acest fenomen produce erori destul de mari în luarea relevmentelor

radio-goniometrice. Efectul de antenă se poate compensa, iar indiciul că operaţia de compensare s-a executat în bune condiţii este dat de „unghiul de tăcere" care trebuie să fie mic şi precis delimitat, iar în interiorul lui să nu se audă deloc semnalul radiofarului.

EFECT DE NOAPTE Eroare a unui relevment radiogoniometric din cauza variaţiilor ionosferei, foarte intense la apusul şi răsăritul Soarelui.

EFECTUL FUNDULUI Efect al adâncimilor mici, materializat prin pierderea de viteză şi reducerea capacităţii de manevră a navei. Fenomenul se datoreşte faptului că, din cauza fundului mic, spaţiul în care se deplasează apa dislocată de navă este redus; ca urmare are loc – până la un anumit număr de rotaţii – o scădere apreciabilă a vitezei navei. În cazul depăşirii punctului critic, se creează impresia că nava alunecă pe gheaţă, obţinându-se, totodată, o creştere pronunţată a vitezei. Guvernarea navei este în acest caz dificilă şi nesigură, unicul remediu constând în reducerea vitezei.

EFECTUL USCATULUI Deviere a undelor unui radiofar, care intersectează coasta oblic, fenomen ce îşi găseşte explicaţia în lipsa de uniformitate a conductibilităţii şi reflectivităţii uscatului şi apei; *sin.* refracţie costieră.

EFEMERIDE 1. *înv., sin.* almanah nautic. 2. Publicaţie anuală pentru uzul astronomilor, care cuprinde poziţiile aparente ale aştrilor pe sfera cerească şi alte date privind aştrii. E. sunt folosite uneori şi de marinari la ridicările hidrografice de precizie. Primele E. datează din sec. XIII, dar ele încep să apară cu regularitate abia din anul 1679 în Franţa.

EFICIENŢA PORTULUI *M.C.* Rapiditatea normală cu care se încarcă/descarcă navele, într-un anumit port, în cursul unei zile lucrătoare de 8 ore. Este stabilită prin regulile sau uzul portului, în funcţie de tipul şi mărimea (tonajul) navei, felul mărfurilor şi prezentarea lor (ambalate, în vrac, fragile, perisabile etc.); *sin.* norma portului.

EGADE, Ins. ~ Grup de insule mici în M. Mediterană situat în V Ins. Sicilia. Aparţine Italiei. Solul este format din calcar. Relief colinar, cu alt. de până la 684 m. Climă mediteraneană; plantaţii de citrice, viţă de vie. Pescuit.

EGEE, Marea ~ (*gr.* Aiges „Valuri agitate") Mare semiînchisă, situată în partea de NE a M. Mediterane între Pen. Balcanică, Asia Mică şi Ins. Creta. Formată în urma prăbuşirii unei părţi a scoarţei terestre, rămânând la suprafaţă numeroase insule: Sporadele de Nord şi de Sud, Eubeea, Ciclade, Creta ş.a. Supr. 191 mii km²; ad. medie 377 m, max. 2529 m. Comunică în partea de N prin Dardanele cu M. Marmara, iar la S prin câteva strâmtori cu M. Mediterană. Curenţii, cu viteză de 2,2 Nd., circulă în partea de V către S, iar în cea de E către N. Ţărmuri foarte crestate cu golfurile pr.: Egina, Salonic, Orfani. Temp. apei la supr. iarna: 11–16° C, vara: 22–25° C; salinitatea 37–39‰. Maree semidiurnă de 1,0 m înălţime. Principalele porturi: Pireu, Salonic (Grecia), Izmir (Turcia).

EGINA (*gr.* Eyina) 1. Insulă grecească în golful cu acelaşi nume din M. Egee în apropiere de Pireu. Supr. este de 86 km², iar pop. de cca 10 mii loc. *ist.* Populată de dorieni, E. a devenit în sec. VI–V î.Hr. unul din centrele înfloritoare ale Greciei. A decăzut după cucerirea de către Atena. 2. Golf în M. Egee între Pen. Pelopones (Argolida) şi Atica; comunică cu G. Corint prin canalul cu acelaşi nume.

EILAT Important port al statului Israel situat în N golfului Akaba din M. Roşie. Supr. 8 km²; lung. frontului de cheuri de cca 2 km, cu adâncimi de 12 m. Se compune din portul vechi folosit ca BMM şi portul nou de mărfuri. Capacit. anuală de trafic 25 mil. tone. Prin conducte de petrol portul E. este legat de porturile Ashqelon şi Haifa. Terminal pentru petroliere de 125 mii tdw. Şantiere de reparaţii pentru nave de tonaj mic.

EJECTOR Aparat pentru evacuarea gazelor şi a resturilor de marfă din tancurile şi tubulatura unui tanc petrolier. Prin intermediul unui ejector de aburi ataşat la tubulatura punţii se alimentează tubulatura tancurilor cu un puternic jet de aer care vaporizează fluidul rămas.

EL FERROL Oraş-port şi BMM în NV Spaniei (prov. La Coruña) situat la gura estuarului Fl. Jubia la Oc. Atlantic. Cca 90 mii loc. Construcţii navale, constr. de maşini, ind. chimică. Pescuit. Arsenal important. Bază militară maritimă din sec XVI.

ELANSARE Înclinare faţă de verticală a etravei, etamboului, coşului, catargelor etc.

ELBA I (*germ.* Elbe, *ceh.* Labe) Unul din cele mai mari fl. din Europa de Vest, ce străbate terit. Cehiei şi Germaniei. Lung. 1165 km; supr. bazinului 148 mii km². Izv. din Munţii Sudeţi (de la o alt. de 1400 m) şi se varsă în M. Nordului printr-un estuar unde este situat portul Cuxhaven. Numeroşi afluenţi. Navigabil pe o distanţă de 947 km pentru navele mari, de la vărsare la or. Kolina (Cehia), şi în continuare pentru nave de tonaj mic. Trece prin oraşele Pardubice, Dresda, Maissen, Torgau, Magdeburg şi Hamburg, care este şi port maritim. Magistrală fluvială importantă legată prin canale cu alte sisteme hidrografice ale Europei, inclusiv cu Canalul Dunăre–M. Neagră.

ELBA II Ins. italiană, una dintre cele mai mari ale Arh. Toscan din M. Ligurică, situată la E de Ins. Corsica şi separată de Italia prin strâmtoarea Piombino (12 km lăţime). Supr. 233 km²; lung. 30 km; 33 mii loc. Relief muntos alcătuit din şisturi, granituri, gabrouri; alt. max. 1019 m (vf. Monte Capanno), climă mediteraneană. Bogată în zăcăminte de fier. Viticultură, pomicultură. Oraş pr.: Portoferraio. În 1814–1815, pe ins. a fost exilat Napoleon Bonaparte.

ELBE-TRAVE-KANAL Canal navigabil din Germania, care leagă Fl. Elba cu M. Baltică (prin estuarul Trave lângă Lübeck). Lungimea canalului: 64 km; şapte ecluze. Realizat în 1895–1900 pe locul unui canal construit încă din perioada anilor 1391–1398.

ELCANO (CANO), Juan Sebastian de ~ (cca. 1476–1526) Navigator spaniol, participant la călătoria întreprinsă de Magellan în jurul lumii. În urma morţii tragice a acestuia (1521) a continuat călătoria la comanda navei „Victoria", singura navă

din cele cinci ale expediției lui Magellan, cu care a ajuns în Spania, încheind prima călătorie în jurul lumii.

ELCHEGIU sau **VĂTRAR** *ist.* Marinar însărcinat cu întreținerea și manevrarea velelor.

ELECTROKINEMATOGRAF GEOMAGNETIC Aparat pentru măsurarea componentei laterale a vitezei unui curent marin cu ajutorul a doi electrozi remorcați la pupa la o distanță care să excludă influența câmpului magnetic al navei. În acest caz, aparatul va fi influențat numai de variația câmpului magnetic terestru. Măsurând componenta în două drumuri efectuate sub un unghi de 90° unul față de celălalt, se poate determina viteza reală a curentului.

ELEMENTE *mil.* Înălțătorul și deriva puse la un tun ◇ „Elementele la zero!" Comandă pentru a pune indicii instalației de ochire (înălțător și derivă) la zero. **A ține elementele la zi:** a) A modifica înălțătorul și deriva după mișcările navei inamice; b) *arg.* A se ține la curent.

ELENA, Sfânta – (*engl.* Saint Helena Island) Ins. de origine vulcanică situată în S Oc. Atlantic. Posesiune britanică. Supr. 122 km²; pop. 5 mii loc. Constituită în mare parte din roci de bazalt. În partea de S se află mai multe cratere de vulcani stinși. Climă tropicală. Oraș și port principal: Jamestown. *ist.* A fost descoperită în 1502 de către portughezi. În 1815 a fost exilat aici Napoleon I Bonaparte, unde a și murit în 1821.

ELEȘTEU *v.* heleșteu.

ELEV PILOT Persoană cu pregătire teoretică corespunzătoare, care asistă un pilot calificat în meseria de pilotare a navelor, în scopul însușirii deprinderilor practice în această activitate. După un anumit stagiu de practică susține un examen pentru titlul de pilot calificat.

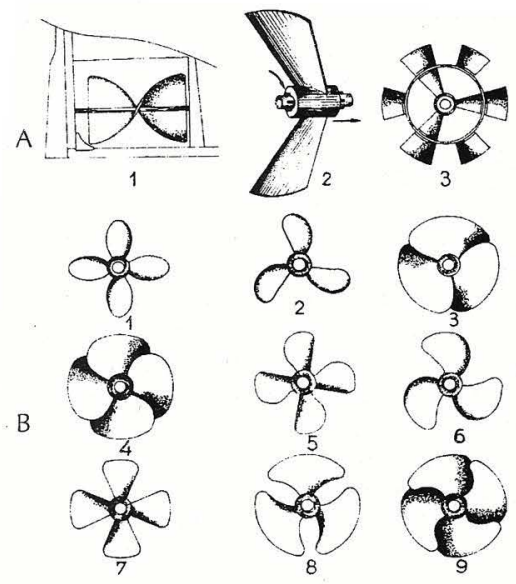
ELEVATOR DE MUNIȚIE Ascensor pentru ridicarea muniției din magaziile de sub puntea navei în interiorul turelelor sau la tunurile de pe punte.

ELEVATOR DE VAGOANE Macara complexă ce ridică un vagon deschis, încărcat de obicei cu cărbuni, la o înălțime oarecare deasupra cheului, apoi rotește vagonul către navă și-i varsă conținutul prin bocaporți în magazia navei. (O astfel de mașină este folosită în portul Cardiff).

ELEVATOR PLUTITOR Navă de construcție specială, de obicei nepropulsată, prevăzută cu elevatoare cu cupe sau pneumatice (uneori atașându-se și benzi transportoare), folosită în porturi, rade și pe ape interioare pentru transbordarea mărfurilor în vrac sau pulverulente (cereale, minereuri, ciment, fosfați etc.) între două nave sau între navă și mijloacele de transport, eventual direct în magaziile de depozitare.

ELICĂ *înv. v.* elice.

ELICE (plural; elici) Propulsor cu două-șase pale cu profil aerodinamic, montate pe un butuc și antrenate de un motor în mișcare de rotație pentru a produce forță de împingere. La rotirea în apă E. împinge nava înainte sau înapoi, în funcție de sensul în care se rotește. E. sunt fabricate din bronz și aliaje speciale. Ele se montează, de regulă, în pupa navei: spărgătoarele de gheață pot avea una–două E. în prova, pentru a evacua apa de sub gheața ce urmează a fi spartă. La navele cu o singură E. pasul acesteia este de obicei spre dreapta (E. se rotește, la marș înainte, spre dreapta). La navele cu două E., pentru a anula efectul evolutiv al acestora, cea din tribord are pasul la dreapta, iar cea din babord, pasul la stânga. Acest efect face ca E. cu pas la dreapta să tindă (la



Elicii:
A – din primele tipuri de elice; *1* – tip Ressel (1829); *2* – tip Dundonald (primul model cu pale înclinate – sec. XIX); *3* – tip Ericsson (mij. sec. XIX); *B* – elice moderne: *1* – eliptică; *2* – tip Wagenigen; *3* – *4* eliptice cu pala lată; *5* – cu bordul de atac drept și bordul de fugă rotunjit; *6* – tip Zeiss; *7* – cu pala aplatizată; *8* – pentru viteze mici și forță de împingere mare (pentru remorchere); *9* – cu pala lată asimetrică (pentru bărci).

marș înainte) să aducă pupa navei la tribord, iar la marș înapoi, invers. Există și E. cu pas variabil (reglabil), care permite schimbarea vitezei și chiar a sensului de marș al navei fără a schimba regimul de marș al mașinii.

ELICE CONTRAROTATIVĂ Propulsor constituit din două elice montate pe același ax, dar rotindu-se în sensuri diferite pentru a anula efectul evolutiv.

ELICE DE LOCH *v.* loch.

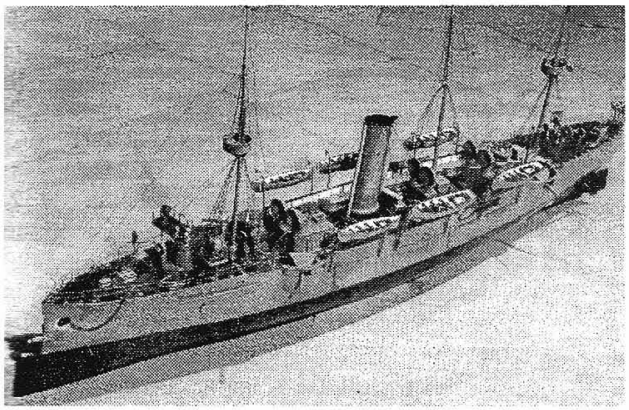
ELICE DE MANEVRĂ Elice așezată spre prova, într-un tub în borduri, care este folosită la manevra în port, locuri înguste etc.

ELINDĂ Grindă metalică ce formează planul înclinat pe care se deplasează lanțul de cupe al drăgii.

ELIPSOID DE REFERINȚĂ Forma geometrică adoptată de matematicieni pentru a defini suprafața Pământului, ținând cont că suprafața topografică și geoidul nu pot fi definite matematic, adică nu permit executarea calculelor matematice necesare reprezentării prin coordonate a punctelor pe planuri și hărți. În prezent se folosesc de către state trei elipsoide de referință deosebite, și anume: a) elipsoidul Bessel (determinat în 1841), folosit de Germania, Danemarca, Spania, Grecia, Italia, Olanda, Norvegia, Suedia și Japonia; b)

elipsoidul internațional, determinat în 1909 de Hayford și stabilit elipsoid universal de Congresul Internațional de Geodezie și Geofizică de la Madrid în 1924; c) elipsoidul determinat de profesorul rus Krassovski, în urma unor observații și măsurători complete, executate pe teritoriul Rusiei și pe întreg globul. Având în vedere că acest elipsoid este superior elipsoidului Hayford, se întrevede ca în viitorul apropiat să fie decretat ca elipsoid de referință internațional.

„ELISABETA" Crucișător ușor construit în anul 1888 la șantierul naval „Armstrong" din Newcastle (Anglia). În același an (5 nov.) a intrat în serviciul Marinei Militare Române. Caracteristici: depl. 1320 t; dim. 72 × 10,25 × 3,68 m. Două mașini cu simplă expansiune cu cărbuni de 4700 CP asigurau o vit. medie de 18,1 Nd. Armament: tunuri VI × 150 mm Krupp dispuse lateral, IV × 57 mm Nordenfeld cu tragere rapidă, II × 37 mm



Crucișătorul „Elisabeta" (machetă)

Hotchkiss, 2 mitraliere de 11,43 mm și 4 tuburi lanstorpile Whitehead 381 mm. Nava avea 3 catarge cu vergi pentru vele cu o supr. totală de 513 m². Echipaj: 180 oameni. A primit, după obiceiul timpului, numele reginei țării. A fost cea mai însemnată navă a Marinei Militare Române dinaintea primului RM, rămânând timp de 25 de ani nucleul Diviziei de Mare și având un îndoit scop: de apărare a litoralului maritim și de a face cunoscut în M. Neagră și dincolo de strâmtori pavilionul tânărului stat românesc independent. Comisia de recepție a navei a avut în frunte pe noul comandant al Flotilei, Col. de marină Ion Murgescu, însoțit de Mr. Emanoil Koslinski, Col. Ion Coandă și ing. navali Izvoranu, Alexadrescu și Cupșa. A sosit în țară în nov. 1888 și a făcut prima campanie de instrucție în anul următor. A executat numeroase voiaje de instrucție și vizite de protocol sub comanda Mr. Ilie Irimescu, Col. Vasile Urseanu și Cpt. Cdr Nicolae Negru în porturile din M. Neagră, Egee, Mediterană și Baltică. În primul RM, tunurile sale de 120 mm (care le-au înlocuit pe cele de 150 mm) au constituit o baterie de uscat pe malul stâng al Dunării, acoperind cu foc barajele de la capul de pod Turtucaia. În 1923, după un serviciu remarcabil timp de peste 30 de ani, crucișătorul a fost dezafectat. Tunurile sale însă au format în al doilea RM o baterie de coastă la Agigea, supraviețuind până în 1949. În 1905 pe crucișător a fost instalată prima stație de radiotelegrafie din marină, cu bătaie de circa 100 km.

„ELIZAVETA" *ist.* Primul vapor cu zbaturi construit în Rusia (Sankt-Peterburg) în 1815 pentru prima linie de transport Petersburg–Kronstadt, inaugurată în același an. Era un tip de barcă mare (dim. 18,3 × 4,6 × 0,6 m) pe care constructorul K. Berd a instalat o mașină cu aburi Watt de 16 CP și un cazan cu aburi având un coș din cărămidă. „E." avea două roți cu zbaturi și o viteză de 5 Nd (9,2 km/h).

ELLICE (Tuvalu) Grup de 9 ins. coraligene în Oc. Pacific la N de Arh. Fiji (Polinezia). Supr. de 24 km². Cca 6 mii loc. (polinezieni). Împreună cu Arh. Gilbert formează o colonie britanică din 1872. Expl. de fosfați. Culturi de palmieri, bananieri, cocotieri. Export copra; pescuit.

ELNATH Steaua nautică β Tauri (Taurul), mărimea 1,8; în arabă „Cel ce împinge cu coarnele".

ELONGAȚIA ASTRULUI Poziția unui astru în momentul în care azimutul lui atinge valoarea maximă. Trecerea prin elongație este o particularitate numai a aștrilor care nu taie primul vertical; *v.* configurație.

ELTANIN Steaua nautică γ Draconis (Dragonul), mărimea 2,4; în arabă „Capul balaurului".

EMBARGO 1. *D.M.* Reținerea forțată de către un stat, în porturile sau în apele sale teritoriale, a navelor comerciale, a mărfurilor și a altor valori, precum și interzicerea importului și exportului de mărfuri, aur, valută etc. în alte state **2.** Interzicerea intrării în porturile proprii a navelor altor state. E. se aplică în timp de pace, dar mai ales în timp de război, fie ca o măsură de constrângere pentru împiedicarea comerțului, fie ca represalii în scopul determinării unor state de a renunța la comiterea anumitor acte contrare dreptului internațional.

EMBIRICOS Una din cele mai cunoscute familii de armatori greci din Ins. Andros, care din sec. al XIX-lea a avut o prezență activă pe Dunăre, stabilindu-și din 1880 sediul la Brăila. Posesori ai unui mare număr de corăbii (nave cu vele), pe care le-au înlocuit cu vapoare încă înainte de 1900. Pe lângă Brăila, familia E. s-a numărat printre primele care au deschis o agenție de vapoare și la Londra.

EMBLEMĂ DE COIFURĂ Insignă fixată pe boneta de marinar, pe șapcă etc.

Emblemă de coifură

„EMDEN" *ist.* Crucișător ușor german cu un deplasament de 3 650 t și armat cu zece tunuri de 105 mm și două tuburi lanstorpile. În primul război mondial s-a făcut remarcat prin operațiunile întreprinse în Oc. Pacific și Oc. Indian, scufundând mai multe nave comerciale și două nave de război: crucișătorul rus Jemciug și torpilorul francez Mousquet. A fost scufundat de crucișătorul australian Sidney, în vecinătatea Ins.

Cocos, în timpul debarcării unui detaşament care primise misiunea de a distruge staţia de radio din insulă.

EMERSIUNE 1. Starea în care se află un corp plutitor (navă etc.) cufundat parţial într-un lichid. **2.** Ieşire la suprafaţă (din imersiune).

EMISFERA AUSTRALĂ *astr., geogr.* Jumătatea sudică a sferei cereşti, inclusiv a sferei terestre, mărginită de ecuatorul ceresc, respectiv terestru, şi care cuprinde Polul S. În E.A. terestră oceanele ocupă 80,9% din suprafaţă. Partea uscatului cuprinde Antarctida, Australia şi părţile de S ale Africii şi Americii de S. *sin.* E. sudică.

EMISFERA BOREALĂ *astr., geogr.* Jumătatea nordică a sferei cereşti, inclusiv a sferei terestre, mărginită de ecuatorul ceresc, respectiv terestru, şi cuprinde Polul N. În E.B. terestră oceanele ocupă 67,7% din suprafaţă şi cea mai mare parte a uscatului din care fac parte Asia, Europa, America de Nord, partea nordică a Americii de Sud şi mare parte din Africa. *sin.* E. nordică; septentrională.

EMISFERA INVIZIBILĂ *astr.* Jumătatea sferei cereşti aflate sub orizontul raţional; conţine nadirul.

EMISFERA VIZIBILĂ *astr.* Jumătatea sferei cereşti aflate deasupra orizontului raţional; conţine zenitul.

EMIŢĂTOR RADIOLOCATOR Emiţător radio folosit pentru transmiterea în spaţiu sub formă de impulsuri a undelor de înaltă frecvenţă a căror energie considerabilă permite obţinerea unor unde ecou, suficient de puternice încât să fie prelucrate de aparatul radiolocator şi redate sub formă de indicaţii optice asupra elementelor de poziţie ale obiectului explorat.

EMIŢĂTOR ULTRASON Dispozitiv al sondei ultrason, producător de vibraţii pe bază de piezoelectricitate sau de magnetostricţiune. Poate îndeplini şi funcţia de receptor.

„EMMA" Bric-goeletă construit la şantierul naval Galaţi şi lansat la apă în 1844, destinat serviciului de pază (vas de brandvahtă) pe Dunăre în Moldova, cu sediul la Galaţi. Era armat cu V tunuri de bronz cal. 120 mm aduse din Italia. Echipaj 24 de oameni. Comanda a fost încredinţată Lt. Nicolae Steriadi, care mai târziu, cu gradul de Colonel, a comandat flotila Moldovei, iar după un an a devenit comandantul flotilei Principatelor Unite. În 1847 a fost vândut (oprindu-se tunurile şi muniţia) şi înlocuit cu şalupa canonieră „Moldova" pe care s-au montat tunurile scoase de pe „E".

EMS Fluviu în NE Germaniei. Lung de 371 km. şi o supr. a bazinului de 2 510 km². Izv. din pădurea Teutoburgen Walde la o alt. de 135 m, traversează Westfalia, Saxonia Inferioară şi se varsă în M. Nordului printr-un estuar. Navigabil. Este legat prin canale de r. Weser şi Rin. În apropiere de vărsare se află portul Emden.

ENĂCHESCU, Corneliu (n. 1927 Plopeni-Constanţa) Comandor (r) ing. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1949. Îndeplineşte succesiv funcţiile de ofiţer cu navigaţia, secund, apoi comandant pe can. „Slt. Ghiculescu Ion", dragorul de bază DB-2, (fostă can. „Lt. C-dor Stihi Eugen") ş.a. Şef de catedră navigaţie şi al secţiei de învăţământ la Şcoala Militară Superioară de Marină. A condus cu competenţă timp de 21 de ani (1969–1990) Direcţia Hidrografică a Marinei. Pensionat (1990). Studii în domeniul hidrografiei maritime.

„ENDEAVOUR" Navă-barc britanică (375 t) cu care James Cook a realizat prima sa călătorie în jurul lumii (1768–1771), când a descoperit că Noua Zeelandă este formată din două insule separate şi, totodată, a explorat aproape întreaga coastă de E a Australiei. Numele navei „E" a fost dat unui g. din Strâmtoarea Cook, ce desparte Ins. de N şi de S ale Noii Zeelande şi, de asemenea, strâmtoarea dintre Pen. Cape York (NE Australiei) şi Ins. Prince Wales.

ENIF Steaua nautică ε Pegasi (Pegas), mărimea 2.5; în arabă „Nasul calului".

ENISEI 1. Fluviu în N Asiei care formează frontiera convenţională între Siberia de E şi cea de V. Izv. din Munţii Saian de E şi se varsă printr-un estuar în M. Kara. Lung de 4130 km; supr. bazinului 2 870 km². Pr. afluenţi: Micul E., Angara, Tunguska. Debitul anual la vărsare este de 600 km³. Navigabil pe 2870 km. Accesibil pentru navele maritime pe 973 km, de la vărsare până la portul Igarka, unde lăţimea fl. atinge 2–3 km şi ad. 14–23 m. Îngheaţă din noiembrie până în aprilie. Centrale hidroelectrice (Angara ş.a.) Pescuit. **2.** G. la M. Kara în care se varsă fluviul Enisei. Lung. este de 225 km, iar lăţimea la intrare de 150 km, ad. 6–20 m. Iarna se acoperă de gheţuri de care se eliberează în cele 3 luni de vară. Maree semidiurnă înaltă de cca 0,4 m. Prin g. trec căile de navigaţie spre porturile Eniseisk, Krasnoiarsk, Strelka, Dudinka şi Igarka. Pe ţărmul de E. la intrarea în g. este situat portul Dikson. Pescuit şi vânătoare de animale marine.

EPAVĂ Navă sau parte dintr-o navă abandonată în mare (scufundată) sau eşuată pe mal. Locul unei E. este marcat, de regulă, printr-o geamandură verde (luminii verzi cu sclipiri). **E. pusă pe uscat** E. aflată pe un fund mic şi având unele părţi la suprafaţa apei. **E. în derivă** E. care pluteşte la suprafaţa apei sau între două ape şi care constituie un pericol pentru navigaţie; *sin.* E. plutitoare, derelict. **E. periculoasă** E. scufundată pe funduri mai mici de 18 m, fiind acoperită de apă sau având unele părţi deasupra apei. Locul E. este marcat, de regulă, pe hărţile marine; *v.* epavă cartografiată.

EPAVĂ CARTOGRAFIATĂ Epavă reprezentată pe hărţile marine de navigaţie cu ajutorul unor semne convenţionale desenate în puncul unde s-a semnalat epava. Diferitele semne convenţionale folosite în acest scop scot în evidenţă trei categorii de epave: a) epave cu părţi la suprafaţa apei; b) epave periculoase aflate la adâncimi mai mici de 18 m; c) epave nepericuloase, cele aflate la adâncimi mai mari de 18 m şi care nu constituie un pericol de navigaţie pentru navele de suprafaţă.

EPISTAT (*engl.* Tallyman) *M.C.* Persoană specializată în numărarea şi verificarea coletelor (pachete, lăzi, saci, bale, butoaie etc.), încărcate sau descărcate de pe nave. E. sunt lucrători calificaţi, activând în cadrul „Oficiului de control al mărfurilor"; *sin.* pontator, taliman.

EPIU Construcţie de forma unui pinten sau dig perpendicular pe malul Dunării, servind la mărirea vitezei curentului apei pentru a reduce depunerile de aluviuni, a proteja malurile etc.; *sin.* pinten, spiron.

EPOLARE Formarea unui umăr la marginea tablei de bordaj astfel încât tabla care se prinde de aceasta să se afle la acelaşi nivel.

EPOLET Partea superioară a unei nuci de pe catarg.

ERCHEN *pesc.* Velă.

ERCHET *sin.* lanţ-călăuză; *v.* şi cap de şarpe.

„EREBUS" Velier britanic (370 t) prevăzut cu o maşină cu aburi şi adaptări pentru navigaţia printre gheţuri. Împreună cu nava „Terror", propulsată, de asemenea, cu vele şi maşină cu aburi, a participat la două expediţii polare; în Antarctica, sub comanda lui James Ross (1839–1843), şi în Arctica, sub comanda lui John Franklin. În această a doua expediţie începută în 1845, ambele nave, aflate în stare deplorabilă, au fost abandonate în 1847 de către echipaje în apropiere de Ins. King William din S arh. canadian, după care au dispărut. După căutări care au durat cca 30 de ani, s-a putut reconstitui dezastrul care s-a sfârşit cu pieirea tuturor membrilor expediţiei. În memoria acestei tragedii, numele „E" a fost atribuit vulcanului activ de pe Ins. Ross din Antarctica, g. de pe ţărmul vestic al Ins. King William şi numele ambelor nave „E" şi „T" golfului de la ţărmul de NE din Ţara lui Graham (Antarctica).

EREGLI Port turcesc în partea de N a băii Eregli din M. Neagră. Două şenale navigabile asigură intrarea în port, având ad. min. de 10 m. Supr. acvatoriului portului este de cca 3 km²; protejat de spargevaluri şi moluri cu lung. de 800 m. Lung. frontului de cheuri este de 2,5 km, cu adâncimea de cca 10 m, care asigură şi staţionarea navelor militare mari, incl. Cr. Traficul anual de mărfuri: 3 mil. t. Două mari combinate metalurgice, şantiere de construcţii şi reparaţii nave de tonaj redus.

ERIC CEL ROŞU, (Eirik Raude) (Cca 940 – cca 1010) Navigator normand. Navigând din Islanda spre V, a descoperit şi a explorat coasta de SE a Ins. Groenlanda pe care a numit-o „Ţara verde" (982–985). După trei ani s-a întors în Norvegia, după care a făcut o nouă călătorie în Groenlanda, însoţit de un grup mare de oameni care au colonizat partea sudică a ţărmului insulei.

ERICSSON, John (1803–1889) Inginer şi inventator suedez stabilit în SUA. Autor al elicei propulsoare pentru nave (1836).

ERIDANUS Constelaţie având stelele nautice Acamar şi Achernar.

ERIE 1. Lac în America de Nord ce face parte din sistemul Marilor Lacuri de la graniţa cu Canada. Comunică prin R. Niagara cu Lc. Ontario. Partea de N aparţine Canadei, iar cea de S aparţine SUA Se află la alt. de 174 m. Supr. este de 25 740 km²; ad. 62 m. Îngheaţă între dec. şi martie, cu excepţia părţii centrale. Navigabil. Prin sistemul R. Niagara şi Erie Canal se leagă de Fl. Hudson şi Lc. Ontario. Pr. porturi: Port Kolborn (Canada); Cleveland, Buffalo (SUA). **2.** Oraş din SUA (Pennsylvania), cca 150 mii loc.; port la L. Erie. Ind. metalurgică, chimică; export cărbuni.

ERIE CANAL Cale navigabilă artificială în NE S.U.A. care leagă Fl. Hudson de Lc. Erie şi sistemul Marilor Lacuri cu Oc. Atlantic. Lung. de la or. Buffalo la or. Albany este de 560 km. Ad. 3,7 m. Construit în anii 1817–1825. Capacit. de trafic este de peste 4 mil. t/an, în special materiale de construcţie, cereale, produse petroliere.

„ERMAK" 1. Primul spărgător de gheaţă al flotei ruse. Construit în 1899 în Anglia după proiectul şi sub supravegherea Am. S.O. Makarov. Depl. 8730 t; L 97,56 m; l 21,64 m; trei maşini cu aburi cu o putere totală de 9 mii CP. Viteza pe marea liberă de gheţuri era de 12 Nd. Echipajul: 100 oameni. A executat prima sa misiune în vara anului 1899, când a atins punctul 81°28′ lat. N. A participat la primul şi al doilea RM la pilotarea convoaielor prin câmpurile de gheaţă, la transportul încărcăturilor militare ş.a. **2.** Spărgător de gheaţă de mare tonaj construit în 1974 în Finlanda. Depl. 20 240 t; 9 generatoare Diesel cu o putere totală de 37,6 mii CP. Vit. în marea liberă de gheţuri atinge 19,5 Nd.; echipaj de 120 oameni.

EROARE DE DRUM Abaterea axei principale a girocompasului de la meridianul adevărat; se măsoară în grade şi zecimi de grad şi se adună la drumul giro cu semnul schimbat (corecţie giro).

EROARE DE PARALAXĂ Valoarea paralaxei de înălţime a astrului. Se adaugă înălţimii măsurate cu sextantul, în scopul obţinerii înălţimii adevărate.

EROARE DE PERPENDICULARITATE Eroare în măsurarea unghiurilor cu sextantul din cauza neperpendicularităţii oglinzii mari pe planul limbului sextantului. Pentru remediere se acţionează asupra şurubului de reglaj din spatele oglinzii.

EROARE DE PRISMATIŢITATE Eroare în măsurarea unghiurilor cu sextantul cauzată de neparalelismul oglinzilor sau al geamurilor colorate. Face parte din eroarea instrumentală a sextantului.

EROARE DE VITEZĂ ŞI DRUM Eroare a girocompasului (devierea axului giroscopului de la direcţia nord adevărat), care depinde de viteza şi drumul navei, precum şi de latitudinea pe care se află nava. Este maximă în drumurile 0° şi 180° şi nulă în drumurile 90° şi 270°. Se elimină în mod automat cu ajutorul unui corector special.

EROARE INSTRUMENTALĂ *v.* sextant.

EROAREA COMPASULUI MAGNETIC Unghiul dintre direcţia nord adevărat şi direcţia nord indicată de compasul magnetic sau suma algebrică a declinaţiei magnetice şi a deviaţiei compasului magnetic al navei într-un drum oarecare. Este egală şi de sens contrar cu corecţia compasului.

EROAREA LOCHULUI Diferenţa dintre distanţa adevărată parcursă de navă prin apă şi cea dată de loch.

EROZIUNE Proces de săpare şi desprindere a scoarţei solului prin acţiunea unor agenţi externi (vânturi, valuri, maree ş.a.) **E. fluvială** Acţiunea de eroziune exercitată de apele curgătoare asupra scoarţei terestre în urma căreia se formează văi, iar pe cursurile mijlociu şi inferior ale acestora are loc un proces intens de depunere a aluviunilor. Eroziunea fluvială poate fi: de adâncime, care produce adâncirea albiei; laterală, care produce lărgirea albiei. **E. în gheaţă** Scobitură alungită produsă în gheaţă de un curent de apă. **E. marină**

Adâncirea fundului din apropierea unei insulițe, stânci sau construcții hidrotehnice, datorită acțiunii de degajare provocată de curenții marini sau maree.

„ERZHERZOG FERDINAND MAX" Navă de linie austriacă, prima în istoria luptelor navale moderne care a atacat cu pintenul o navă de linie (Re d'Italia, Lissa 1866), scufundând-o în trei minute. În anii care au urmat acestui eveniment, toate navele au fost prevăzute cu pinten, până aproape de primul război mondial, iar pintenarea a ocupat un loc important în tratatele de tactică navală ale timpului.

ESCADRĂ 1. *mil.* Mare unitate de nave de luptă de diferite clase, reprezentând forțele navale principale de pe un teatru maritim de acțiuni militare; compusă, de regulă, din portavioane, crucișătoare, nave purtătoare de rachete etc. **2.** *ist.* Grupare navală compusă din patru–opt nave de același tip. Pe timpul marinei cu vele o flotă se compunea din trei escadre ce purtau, de regulă, denumiri de culori, de ex. albă (avangardă), roșie (centru), albastră (ariergardă).

ESCADRILĂ *mil.* **1.** Subunitate tactică de bază a forțelor aeriene militare formată din câteva patrule de avioane de același tip (9–24). **2.** *mil., înv.* Grupare compusă din 3–4 nave de luptă (distrugătoare, vedete, dragoare). Denumirea s-a păstrat în Marina Română până în perioada interbelică.

ESCALĂ Staționare temporară a unei nave într-un port pentru aprovizionare sau efectuarea de operații comerciale ◇ *„A face E."* **E. forțată** Intrarea unei nave într-un port la solicitarea unei nave militare sau în caz de forță majoră.

ESCAS *fl.* Apărătoare a unei guri de aspirație împotriva gheții.

ESCAUT (în *l. flamandă* Schelde) Fluviu în V Europei. Izv. din N. Franței de la o altitudine de 100 m, trece prin Belgia și se varsă în M. Nordului prin două brațe pe terit. Olandei. Lung. 430 km; supr. bazinului: 35 500 km². Pentru a fi protejate de înaintarea apelor mării, albiile fluviului și ale brațelor sunt protejate de diguri și ecluze. Până la Anvers (Antwerpen) este accesibil navelor maritime mari, iar până la or. Gant doar pentru navele cu un deplasament de cca 1300 t. Prin canale și râurile Somme și Oise este legat de Fl. Sena și căile de comunicație pe apă ale Franței, Belgiei și Olandei. Curs abundent și liniștit.Navigație intensă.

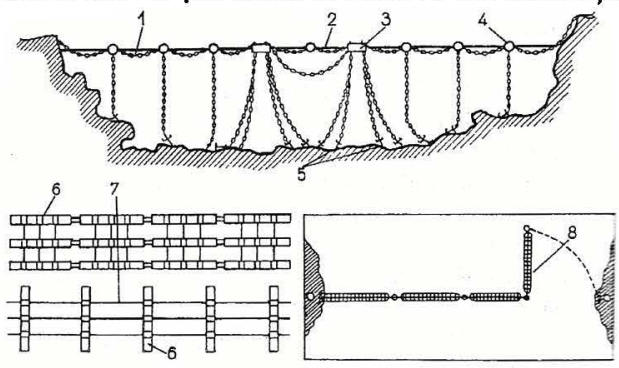
ESCORTĂ *mil.* Navă sau grup de nave de siguranță destinate apărării convoaielor sau unei formații de nave de război aflată în mers (portavion, submarine, dragoare, puitoare de mine); *v.* siguranță.

ESCORTOR *mil.* Navă de luptă destinată apărării navelor militare mari, transportoarelor și navelor de debarcare pe timpul traversadei pe mare și al staționării în rade deschise, împotriva submarinelor, vedetelor torpiloare și aviației. E. sunt folosite, de asemenea, pentru supravegherea căilor de acces către propriile baze și porturi. Caracteristici: depl. de la 600 la 4000 t; vit. până la 35 Nd; I–IV tunuri universale de 76–127 mm; X–XX tunuri AA automate de 40 mm; grenade ASm reactive și clasice; rachete ASm; tuburi lanstorpile îndeosebi pentru torpile ASm autoghidate; stații de radiolocație și hidrolocație ș.a. Pot fi și purtătoare de rachete și pot avea la bord un elicopter ASm. Fregatele și corvetele sunt adesea folosite la executarea aceloraș misiuni ca și E.

ESPAÑOLA Vechiul nume al Ins. Haiti.

ESPLANADA DUNĂRII *v.* faleza (2).

ESTACADĂ 1. Platformă fixă construită de obicei pe piloni din lemn, fier sau beton pe țărmul unei ape pe o anumită distanță către larg, pentru a permite accesul la navele care nu pot acosta la cheu. **2.** *mil.* Obstrucție



Estacadă:
1 – lanț; *2* – poartă; *3* – ponton; *4* – geamandură; *5* – ancore; *6* – școndru; *7* – sârmă (lanț); *8* – poarta estacadei.

plutitoare din școndri cu țepi (pentru oprirea vedetelor de asalt), prelungită, de regulă, sub apă cu plăș antisubmarine. Se poate realiza și din lanțuri întinse între flotoare ancorate. Se folosește în timp de război pentru închiderea intrărilor în port, canalelor, radelor amenajate etc. **E. de piloți** *mil.* Obstrucție folosită mai ales pe fluvii, constând din piloți bătuți vertical în albiile acestora. Se utilizează pentru a nu permite inamicului să folosească apele fluviilor.

ESTE ORA! Raport al timonierului care urmărește ora exactă pe un contor, anunțând momentul ridicării sau coborârii pavilionului (ora 08,00 sau apusul Soarelui).

ESTIMĂ Metodă folosită în navigație pentru ținerea la z pe hartă sau prin calcul a punctului navei, folosind ca elemente de bază drumul și distanța parcurse. Punctul navei făcut prin acest procedeu se numește punct estimat, iar navigația poartă denumirea de navigație estimată. ◇ *„După E. suntem la 7 Mm Nord de capul..."*.

ESTRAN *sin.* lăsătură (maree).

ESTUAR Gura unui fluviu adâncită și lărgită spre mare în formă de pâlnie. Formarea E. este legată de creșterea nivelului mării care inundă partea joasă a uscatului și acțiunile mareei înalte. La maree joasă aluviunile aduse de fluviu se scot în mare. Au E. Fluviile Sf. Laurențiu, Tamisa, Enisei ș.a. Cel mai mare E. din lume, La Plata, se află la vărsarea Fl. Paraña și Uruguay în Oc. Atlantic.

EȘANTIONAJ *v.* **EȘANTIONARE.**

EȘANTIONARE Dimensionarea osaturii și tablelor unei nave în baza normelor de rezistență stabilite și publicate de societățile de clasificare. *sin.* eșantionaj. *Sin.* deltă negativă.

EȘECUL VOIAJULUI *MC* Expresie folosită în contract prin care se înțelege că întârzierile sau alte evenimente cauzate de împrejurări ce nu pot fi imputate nici

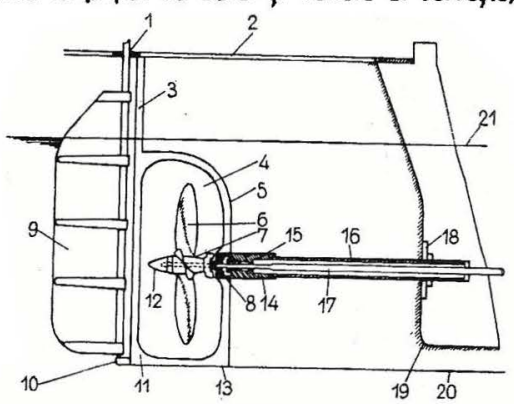
armatorului, nici navlositorului şi care nu au putut fi prevăzute la încheierea contractului (de ex. izbucnirea unui război), îndreptăţesc părţile contractante să rezilieze contractul de transport, dacă scopul voiajului nu mai poate fi atins.

EŞUA, a ~ (voluntar) A guverna o navă avariată către funduri mici, în mod deliberat, cu scopul de a evita scufundarea ei la adâncimi mari.

EŞUARE *MC* Punerea navei pe uscat într-un loc neobişnuit (plajă, stânci, pragul unui canal, banc de nisip etc.) în poziţie periculoasă, ca urmare a unui accident sau în condiţii neobişnuite şi rămânerea ei în această situaţie un timp oarecare. Când punerea pe uscat se soldează cu pierderea sau avarierea gravă a navei, eşuarea devine „naufragiu". Eşuarea poate fi şi „voluntară", când s-a produs cu scopul de a feri nava şi echipajul de un pericol mai mare. E. se deosebeşte de simpla „punere pe uscat" prin aceea că trebuie să fie fermă şi periculoasă, iar locul şi condiţiile producerii ei să fie neobişnuite. *sin.* aruncare la coastă.

ETA (Preavizarea sosirii navei) *MC* Prescurtare convenţională a cuvintelor „expected time of arrival" sau „estimated time of arrival" (timpul probabil al sosirii sau timpul estimat al sosirii). Este folosită în telegramele şi documentele prin care se avizează sosirea navei în portul de destinaţie. Se comunică de către comandant, prin radio, agenţilor şi încărcătorilor sau primitorilor mărfurilor în conformitate cu prevederile contractuale şi cu uzanţele. Dacă prin ETA se arată ziua şi ora sosirii, preavizarea este considerată precisă şi orice întârziere peste data şi ora arătate în telegramă dă naştere la reclamaţii pentru despăgubiri privind plata muncitorilor, a ambarcaţiunilor sau vagoanelor care aşteaptă marfa întârziată. Când comandatul navei nu are siguranţa că va ajunge la destinaţie la o anumită oră, se recomandă ca preavizarea să fie dată cu oarecare aproximaţie în ceea ce priveşte ora sosirii. În acest caz, ETA este interpretată ca timpul probabil de sosire. Orice modificări survenite la ETA trebuie comunicate imediat celor cărora li s-a transmis preavizarea. Obişnuit, ETA este comunicată cu 24 ore înainte de sosirea navei.

ETAMBOU Piesă din osatura navei care prelungeşte în sus chila la pupa. La bărci şi veliere E. serveşte, de asemenea, la prinderea cârmei. La navele cu propulsie mecanică cu o singură elice, E. în accepţiunea de mai sus poartă şi denumirea de **E. elicei,** iar cârma se prinde de **E cârmei;** *v. fig.* cârmă.



Etambou:
1 – etambreu lagăr; *2* – puntea compartimentului cârmei; *3* – etamboul cârmei; *4* – colivia elicei; *5* – etamboul elicei; *6* – elice; *7* – butucul elicei; *8* – piuliţa elicei; *9* – pana cârmei; *10* – călcâiul axului cârmei; *11* – călcâiul etamboului; *12* – coafa elicei; *13* – talpa etamboului; *14* – capătul arborelui portelice; *15* – bucşe de gaiac; *16* – tubul etambou; *17* – arborele portelice; *18* – presetupă; *19* – peretele picului pupa; *20* – chilă; *21* – linie de plutire.

ETAMBREU 1. Gaură în punte prin care trece un arbore. Arborele este calat (fixat) cu ajutorul unor pene din lemn, acoperite cu o cămaşă din pânză de vele, care este susţinută de cercul cămăşii şi etanşată cu gulerul E. Puntea este întărită de perna E. susţinută de furci (longitudinale) şi traverse (orizontale). **2.** Dispozitiv la pupa navei, constând din tubul E. care are la punte un guler, iar la partea inferioară, pe bordaj, o buză prin care trece axul cârmei.

ETANŞ LA INTEMPERII *MC* Un dispozitiv este considerat „etanş la intemperii" atunci când în toate condiţiile întâlnite în mare el nu lasă să pătrundă apa.

ETANŞEITATE Însuşirea caracteristică a corpului unei nave, a pereţilor de compartimentare şi a unor punţi de a nu permite pătrunderea apei din exterior în interior sau circulaţia apei între compartimentele etanşe. Se obţine prin procedee tehnice la proiectarea şi construcţia navei. Se verifică prin probe de presiune la rece şi se controlează în procesul de exploatare a navei.

ETIAJ *fl.* Nivel convenţional de referinţă al apelor unui fluviu, reprezentând, de regulă, media nivelurilor apelor mici calculată pe un număr mare de ani (10–50 ani).E. se măsoară pe verticala locului considerat în raport cu nivelul mării **E. de navigaţie** *fl.* E. cu probabilitatea de 0.94

ETICHETĂ NAVALĂ Reguli de politeţe navală, scrise sau păstrate prin tradiţie, ca de ex.: o navă comercială salută prima la întâlnirea cu o navă militară; în momentul plecării, o navă comercială salută portul prin sunetul prelung al fluierului sau al sirenei; fără un motiv de serviciu serios, o ambarcaţiune nu poate depăşi o altă ambarcaţiune, când ultima este comandată de un ofiţer mai mare în grad; o barcă cu vele nu are dreptul să treacă prin vântul altei bărci cu vele, când în ultima se află un ofiţer mai mare în grad; într-o barcă se intră în ordine inversă vechimii şi se iese în ordinea vechimii; pe scaunul comandantului (în capul mesei) – chiar în absenţa sa – nu are voie să se aşeze o altă persoană etc.

ETRAVARE Frecarea lanţului ancorei pe etravă.

ETRAVĂ Piesă din osatura navei, care prelungeşte în sus extremitatea prova a chilei. Porţiunea care este în contact cu chila se numeşte piciorul E., iar cea opusă, capul E. Porţiunea curbă poartă denumirea de ghibră. La navele din lemn, E. avea spre prova o piesă denumită taie-mare, iar în interior, o contraetravă. **E. din tole** Etravă formată din tole (foi de tablă dimensionate) arcuite sub formă de jgheab, utilizată în special la navele de mare tonaj, având provă cu bulb. **E. elansată** Tip de etravă dreaptă, cu un unghi de înclinare mare spre înainte faţă de perpendiculara prova. Este caracteristică navelor cu vele şi iahturilor cărora le permite să taie apa mai uşor şi le dă o linie arhitecturală zveltă. Unghiul de înclinare spre înainte a etravei faţă de perpendiculara prova se numeşte „elansarea etravei". **E. falsă** Piesă convexă fixată dinapoia şi de-a

lungul etravei navei de lemn până la masivul prova, în scopul consolidării etravei şi asigurării suprafeţei necesare pentru prinderea capetelor filelor bordajului la prova. **E. rotundă** Formă caracteristică de etravă la navele moderne realizată prin curbarea cu rază mare a tablelor componente şi prin întărirea lor cu nervuri orizontale sudate în interior. Curbura tablelor creşte de la linia de plutire în sus, dând provei o formă amplu rotunjită.

EUBEEA *(gr.* Évvia) Ins. grecească în M. Egee, în apropiere de ţărmul de SE al Greciei. Supr. este de 4019 km². Separată de continent prin strâmtoarea Evripu de 65 m lăţime. Cca 170 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 1743 m. Climă şi vegetaţie mediteraneene. Expl. de min. de crom, fier, marmură. Creşterea ovinelor şi caprinelor. Oraş pr. Chalkis. Ruinele oraşelor antice Chalkis şi Eretria.

EUFRAT *geogr.* Fluviu în SE Asiei format prin unirea râurilor Murat şi Karasu. Izv. din podişul Armeniei. Lung. 2 760 km; supr. bazinului 673 mii km². Traversează teritoriile Turciei, Siriei şi Irakului. În confluenţă cu Fl. Tigru formează Fl. Shat-el-Arab care se varsă în Golful Persic. Navigabil până la localitatea Hit. Navele maritime au acces până la or. Basra. Regiunea între E. şi Tigru, numită Mesopotamia, a fost leagănul civilizaţiei babilono-asiriene.

EUPATORIA Denumire dată după numele regelui Pontului Mitridate VI Eupator (120–63 î.Hr.). Oraş şi staţiune balneară la M. Neagră situată pe ţărmul de V al Pen. Crimeea. *ist.* În al doilea RM a fost locul unde la 5–8 ian. 1942 un grup de nave sovietice (7 VT, 1 DR şi 1 Rm) a debarcat un desant tactic în sprijinul apărării Sevastopolului. Neputând să primească întăriri din cauza unei furtuni puternice, operaţiunea a eşuat.

EUROTUNEL *v.* Tunel pe sub Canalul Mânecii.

EUSTAŢIU, Sebastian (1856–1943 n. Bucureşti) Contraamiral. Absolvent al Şcolii de ofiţeri din Bucureşti (1875). Participă la Războiul de Independenţă distingându-se în luptele de la Griviţa şi Smârdan. În 1881, cu gradul de locotenent, este trimis în Franţa unde urmează cursurile Şcolii Navale de la Brest. Este ambarcat pe nava cu vele „La Loire" cu care face ocolul Pământului. În 1888 este numit comandant al bricului „Mircea I" şi director al Şcolii Copiilor de Marină. La 18 mai 1888 iese în mare pentru exerciţii cu elevii şi reuşeşte să scoată cu bine nava dintr-un ciclon. Cu nava avariată intră la Constantinopol, unde echipajul şi nava sunt elogiate de către sultanul Adbul Hamid, care ordonă repararea gratuită a navei la Cornul de Aur. Între 1909–1917 este comandant al Marinei Militare cu gradul de contraamiral. Conduce operaţiunile MM în timpul războiului Balcanic (1913) şi asigură trecerea armatei române peste Dunăre pe podurile: Săliştioara şi Turnu-Măgurele (pod din şlepuri). În primul RM, în organizarea de război, asigură partea logistică a Flotei în operaţiuni. În 1916 organizează evacuarea parcului de nave civile în Deltă. Este transferat în Ministerul de Război, de unde trece în rezervă (1917). În 1938, în vârstă de 82 de ani, participă la Galaţi la comemorarea a 50 de ani de la furtuna din 1888.

„EVANGHELIS" Cargou grecesc încărcat cu aparatură electronică, eşuat la Costineşti în anul 1990. Cu timpul, a devenit un punct de atracţie turistică, fiind prezent şi pe cărţi poştale ilustrate.

EVAPORARE DE GHEAŢĂ Ceaţă groasă cu aspect de vălătuci, care se formează deasupra apei când temperatura apei este scăzută. Uneori evaporarea de gheaţă poate indica existenţa unor spaţii de apă liberă în interiorul unui câmp de gheaţă.

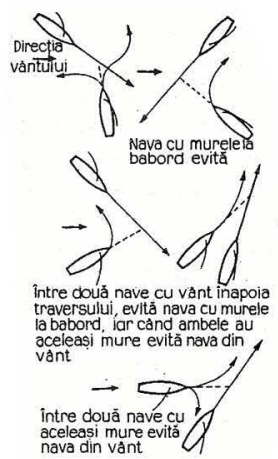
EVAZAREA BORDURILOR Lărgirea progresivă a secţiunilor transversale prova, în forma literei „V", pronunţată în special de la linia de plutire a navei către parapetul bordajului. Forma evazată împiedică inundarea teugei de valurile prova, asigură ridicarea provei pe val, favorizând viteza.

EVITÁ 1. A manevra nava pentru a o împiedica să se lovească de un obstacol, o altă navă, o epavă, un banc etc. **2.** *(despre o navă la ancoră)* A veni cu prova în vânt sau în curent, ori într-o poziţie intermediară între vânt şi curent ◇ „Nava evită cap la Nord".

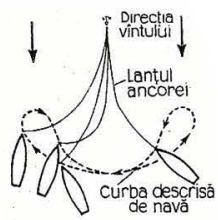
EVITÁ UN ATAC *mil.* A executa o manevră cu nava pentru a împiedica sau a reduce eficacitatea atacului executat de inamic cu aviaţie, nave, artilerie etc. Procedeul cel mai frecvent de evitare a atacului constă în a pune prova sau pupa pe inamic, astfel încât să i se ofere acestuia silueta minimă a navei. Aceeaşi manevră se execută şi în cazul evitării unei torpile al cărei siaj a fost observat la distanţă de navă.

EVITAJ Capul la care evită (2) o navă aflată la ancoră.

EVITARE 1. Acţiunea de a evita o altă navă, un obstacol etc. **2.** Giraţia unei nave aflate la ancoră. Spaţiul de E. este spaţiul necesar unei nave pentru a gira în jurul ancorei sau al ancorelor. În cazul unei nave ancorate cu o singură ancoră, spaţiul de E. este circular, iar în cazul unei nave afurcate, eliptic.



Evitarea între două nave cu vele



Evitarea unei nave la ancoră

EVLIYA ÇELEBI (1611– după 1672) Învăţat şi călător turc. „Çelebi" este un titlu onorific şi nu face parte din numele lui. Notele sale de călătorie în zece volume (**Evliya Çelebi Seyahatnamesi**) conţin numeroase informaţii despre tipurile de nave întâlnite pe Marea Neagră, precum şi despre Ţările Române pe care le-a vizitat la mijlocul sec. al XVII-lea. Între altele, el vorbeşte despre alungarea genovezilor din Dobrogea şi descrie folosirea navelor şi ambarcaţiunilor de către valahi şi moldoveni pentru montarea talienelor şi prinderea peştelui pe Dunăre.

EVOLUTĂ METACENTRICĂ Curba definită de variaţia metacentrului.

EVOLUŢIE *mil.* Trecerea de la o formaţie la alta.

EVROCYCLODON *sin.* levanter.

EX QUAY *engl. MC* Punere la dispoziţia cumpărătorului, pe cheu, în portul de destinaţie convenit, a mărfurilor, fiind o vânzare la sosire (la destinaţie). Clauză INCOTERMS prin care vânzătorul suportă toate cheltuielile şi toate riscurile până în momentul în care marfa nominalizată este pusă la dispoziţia cumpărătorului pe cheu sau într-un antrepozit. În practică se aplică două variante ale acestei clauze: E. Q. vămuit (duty paid), adică cu taxele vamale plătite de vânzător, şi E.Q. nevămuit, adică cu taxele vamale în sarcina cumpărătorului.

EX SHIP *engl. MC* Punerea mărfii la dispoziţia cumpărătorului la bordul navei, indicându-se portul de destinaţie convenit. Clauză INCOTERMS prin care vânzătorul îşi asumă obligaţia de a livra marfa în portul de destinaţie, suportând cheltuielile şi riscurile până la sosirea navei în portul respectiv. După ce marfa i-a fost pusă la dispoziţie în portul de destinaţie, la bordul navei care a transportat-o, cumpărătorul trebuie să descarce marfa individualizată, să suporte toate cheltuielile şi riscurile, să plătească contravaloarea mărfii, să procure licenţele şi alte acte. Dacă marfa se pierde sau se distruge pe drum, cumpărătorul nu este obligat să achite contravaloarea acesteia.

EXCENTRICITATE, eroare de ~; *v.* sextant.

EXCEŞUL GURILOR DE MAGAZIE *MC* Diferenţa dintre volumul total al gurilor de magazie şi 0,5% din tonajul brut; *v.* tonaj.

EXECUTIV Pavilion indicând momentul în care trebuie executat un semnal „Moment E." Moment în care trebuie executat un semnal şi care coincide, în general, cu coborârea unui semnal cu pavilioane sau cu coborârea unui pavilion special.

EXERCIŢIU DE ROLURI *MC* Temă aplicativă practică executată la bord cu echipajul, în scopul însuşirii îndatoririlor prevăzute în roluri (abandon, stingerea incendiilor, astuparea găurilor de apă, om la apă etc.). Rezultatele şi concluziile comandantului se înscriu în jurnalul de bord.

EXISTENŢA NESIGURĂ Expresie care se referă la un element reprezentat pe hartă (epavă, stâncă sub apă, obstacol submarin etc.), despre care însă nu se cunoaşte cu precizie dacă există şi în realitate.

EXPEDITOR I (încărcător) *MC* Persoana de la care nava primeşte marfa ce formează obiectul transportului, conform prevederilor din contract şi căreia îi predă conosamentul. Poate fi însuşi navlositorul sau un prepus al acestuia. În cazul transporturilor de coletărie sau mărfuri generale, în care există un număr mare de încărcători, aceştia sunt, în marea majoritate a cazurilor, reprezentaţi printr-un birou de expediţie sau de însăşi compania de navigaţie. Ca regulă generală, pe conosament apare numele încărcătorului şi, numai uneori şi excepţional, cel al prepusului său. În raporturile comerciale şi juridice, încărcătorul se identifică cu navlositorul dacă în documentele la care se referă termenul nu se face o menţiune care să separe aceste două părţi, în riscul încărcătorului.

EXPEDITOR II *MC* Întreprindere sau persoană care se ocupă cu primirea, colectarea, transportarea (pe apă, pe uscat sau prin aer) şi predarea mărfurilor, în numele şi pe contul unui cărăuş, importator sau exportator de mărfuri. Nu este nici cărăuş, nici consignatar. Pentru serviciile prestate primeşte un „comision". Se ocupă de toate operaţiunile privind luarea mărfurilor în primire de la exportator sau importator, de depozitarea lor în magaziile portului, de încărcarea pe navă sau reexpedierea lor mai departe la beneficiar. Întocmeşte toate actele de depozitare, încărcare şi reexpediere; întocmeşte declaraţiile vamale, obţine permisele vamale de import sau export, întocmeşte facturi de expediţie şi liste specifice; face lichidarea navei în vamă etc.

EXPEDITOR-SORTATOR *MC* Lucrător în cadrul unui birou de expediţie, depozit portuar sau companie de navigaţie, cu atribuţia de a repartiza diferite loturi de marfă pe partide, pe conosamente şi marcaj, de a supraveghea înmagazinarea mărfurilor la locurile cuvenite şi, în general, de a le pregăti pentru reexpediere şi predare către beneficiari.

EXPEDIŢIE MARITIMĂ (hazard maritim; risc maritim) *MC* Termen de asigurare maritimă prin care se defineşte orice transport pe mare. Executarea voiajului este permanent expusă unor pericole posibile denumite riscuri. Acestea pot fi generate de cazuri de forţă majoră, de pericolele maritime (accidente de navigaţie, incendiu, îngheţ, război, captură, sechestru, piraterie, oprirea navei din ordinul unui guvern, jaf, hoţie, baraterie etc.) şi alte pericole. Hazardul la care este expus orice voiaj maritim a fundamentat principiile de asigurare a transporturilor maritime.

EXPERT *MC* Persoană care posedă cunoştinţele necesare şi este competentă într-un anumit domeniu al practicii marinăreşti, împuternicită de un organ de stat sau de părţile interesate să cerceteze şi să lămurească anumite situaţii şi să-şi dea avizul. **E. de evaluare.** Reprezentant al unei societăţi de asigurare, expert în evaluarea avariilor suferite de nave sau mărfuri. **E. maritim** (E. Naval) Persoană calificată prin studii şi practică în tehnica construcţiilor navale, împuternicită de o societate de clasificare sau de autoritatea portuară să supravegheze construcţia unei nave în şantier în conformitate cu normele clasei ce urmează a i se acorda, să controleze starea corpului navei în urma unei avarii. La inspecţiile periodice sau cu ocazia reparaţiilor medii sau capitale, să facă verificarea liniilor de încărcare şi să avizeze asupra menţinerii ori scăderii clasei, în funcţie de starea de navigabilitate a navei. **E. mecanic** Inginer mecanic specialist în expertiza maşinilor şi căldărilor marine; *v.* şi expertul asiguratorului.

EXPERT DE TONAJ *MC* Persoană specializată (inginer naval) în executarea măsurătorilor şi a calculului tonajului registru.

EXPERT NAUTIC Persoană specializată în executarea expertizelor în cazuri de coliziune, accidente pe mare, în port etc. şi în formularea depoziţiilor în aceste probleme în faţa tribunalului maritim.

EXPERTIZĂ (inspecţie; revizie) *MC* Examinare a navei, a instalaţiilor şi a aparatelor sale de către experţii unei societăţi de clasificare sau de experţi oficiali numiţi de autorităţi competente, cu scopul de a se verifica caracteristicile datelor constructive ale navei conform normelor, în vederea acordării clasei, cât şi pentru controlul stării tehnice pe durata exploatării navei, spre a i se confirma sau infirma buna stare de navigabilitate. După inspecţia iniţială, la intrarea navei în exploatare, urmează inspecţiile anuale periodice şi speciale. În caz de defecţiuni, uzură sau accidente au loc inspecţiile de reparaţii, iar în împrejurări deosebite se efectuează inspecţii ocazionale. Expertiza are şi scopul de a stabili modul în care s-au produs diversele avarii, natura şi amploarea acestora. De regulă, expertiza avariilor recomandă reparaţiile ce trebuie efectuate pentru remedierea stricăciunilor, iar după remediere constată calitatea reparaţiei şi buna stare de navigabilitate a navei. În unele cazuri, şi îndeosebi în materie de abordaje, expertiza poate determina şi răspunderea părţilor. Când expertiza se referă la mărfuri, are scopul de a stabili: a) starea mărfurilor la deschiderea magaziilor, înainte de începerea descărcării; b)volumul ocupat de marfă în magaziile navei, în cazurile în care navlositorii au încărcat o marfă cu un indice de stivuire mai mare decât cel stabilit prin contract; c) starea şi modul în care a fost stivuit caricul, în vederea stabilirii răspunderilor pentru avarii cauzate mărfurilor printr-o stivuire necorespunzătoare; d) starea mărfurilor înainte de ambarcare sau după descărcare etc. Actul emis de expert serveşte ca probă în justiţie, dar poate fi infirmat cu un act de contraexpertiză.

EXPERTIZĂ DE EVALUARE *MC* Raport scris al expertului evaluator cu privire la stabilirea valorii unei nave sau a unor mărfuri, constatată de el în funcţie de starea tehnică a bunului evaluat şi de preţul la care acesta poate fi valorificat pe piaţă la data evaluării.

EXPERTIZĂ INIŢIALĂ *MC* Prima inspecţie executată de societatea de clasificare prin experţi, la o navă construită sub supravegherea sa. Coincide cu inspecţia de recepţie, dar este mai completă, de mai lungă durată şi reprezintă ultima verificare asupra capacităţii navei de a intra în serviciu în condiţiile caietului de sarcini şi în conformitate cu normele de clasificare ale societăţii pentru clasa ce trebuie să se acorde navei. Cuprinde controlul integral al structurii corpului, instalării şi funcţionării maşinilor, dotării cu material de armament şi echipament, conform normativelor, precum şi vizita pe doc a operei vii. În urma expertizei se eliberează navei certificatul de clasă.

EXPERTUL ASIGURATORULUI *MC* Persoană cu pregătire de specialitate (construcţii navale, merceologie, comerţ maritim, navigaţie etc.) aflată în serviciul unei societăţi de asigurare maritimă sau al unui comitet de asigurări, autorizată de acestea spre a constata sau a-şi da părerea în chestiuni de fapt ce se cer a fi lămurite fie organelor judecătoreşti sau arbitrale, fie asiguratorilor şi asiguraţilor, în vederea lichidării diverselor avarii. De regulă, expertul asiguratorului face constatările sale în contradictoriu cu expertul numit de asigurat. În acest caz, rezultatul constatărilor, concretizat în actul de expertiză, constituie o probă concludentă şi poate fi opus atât asiguratorului, cât şi asiguratului. Constatările efectuate unilateral pot produce aceleaşi efecte juridice numai în măsura în care nu sunt contestate de asigurat sau asigurator. Repudierea de către asigurat a expertizei întocmită numai de către expertul asiguratorului poate da loc la o contraexpertiză întocmită de experţi numiţi prin acordul ambelor părţi sau la contraexpertiză judiciară, efectuată de experţi numiţi de tribunal.

EXPONENT DE ÎNCĂRCARE Diferenţa dintre deplasamentul greu şi deplasamentul uşor ale navei; *sin.* tonaj deadweight brut.

EXTERITORIALITATE sau EXTRATERITORIALITATE *MC* Exceptarea unor categorii de nave străine, în anumite limite, de la prevederile legilor civile şi penale ale statului în apele teritoriale sau interioare şi în porturile căruia se află. Navelor de război nu li se aplică, decât cu puţine excepţii, legile civile şi penale ale statului străin, ele bucurându-se de cea mai largă imunitate (*v.*) de jurisdicţie civilă şi penală. Navelor comerciale proprietate privată li se aplică legile civile şi penale ale statului străin în apele căruia se află, cu excepţia infracţiunilor săvârşite la bordul navei între membrii echipajului. Navele de stat destinate unor scopuri necomerciale (iahturile de stat, navele de supraveghere, navele-spital, navele auxiliare sau de aprovizionare etc.) pot beneficia de imunităţi mai restrânse. Regulile referitoare la E. sunt cuprinse în convenţii internaţionale: Convenţia de la Bruxelles (1952) pentru unificarea unor reguli cu privire la jurisdicţia penală a abordajelor şi altor accidente de navigaţie; Convenţia de la Geneva (1958) privind marea teritorială şi marea largă; Convenţia Organizaţiei Maritime Consultative Interguvernamentale (IMCO), Londra (1965), precum şi legile interne ale statelor.

EXTRATERITORIALITATE *v.* Exteritorialitate.

EXTREMITĂŢILE NAVEI *MC* Porţiunile navei, de 0,15 m din lungime, măsurate de la perpendiculara pe prova/pupa (*definiţie a Societăţilor de clasificare).*

EYERE 1. Lac mare sărat, fără scurgere, în S Australiei, situat într-o depresiune la 12 m alt. Supr. variabilă: 8–15 mii km². Se umple cu apă numai vara când în lac se varsă câteva râuri. În restul anului, în cea mai mare parte rămâne teren sărat. Poartă numele exploratorului E.J. Eyere care a descoperit lacul în 1840. **2. Edwaed John E.** (1815–1901) Explorator britanic. Stabilit în Australia, a cercetat zonele interioare ale continentului şi a descoperit lacul care-i poartă numele.

EZĂTURĂ *v.* Iezătură.

F

F 1. Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Sunt în dificultate. Comunicaţi cu mine". **2.** Coeficient sextantal al deviaţiei compasului magnetic. **3.** Table de înălţimi şi azimut folosind descompunerea triunghiului sferic de poziţie printr-o perpendiculară coborâtă din zenit.

„F" (ex. „Forsch") Remorcher dragor din seria „A", „B", „D", „F" (*v.* „A") construit în Germania în 1938, primit spre folosinţă de Marina Română în 1941, înapoiat Marinei germane în feb. 1943 împreună cu „A" („Amzel") şi folosit în continuare de aceasta în misiuni de dragaj. În mai–iunie 1944 „F" a fost transferat împreună cu alte câteva nave tip MFF, sub pavilion comercial, în M. Egee.

FACE A efectua, a ambarca, a pregăti etc. ◇ „F. atenţie" A acorda mai multă atenţie, de ex., „Veghea să facă atenţie la tribord!" „F. apă, buncăr, cărbuni, combustibil, motorină, păcură, plinul, plinurile, provizii" A ambarca materialele respective pentru uzul bordului (nu ca marfă). Muniţia nu se F., ci se ambarcă. „F. gata" A pregăti o anumită instalaţie pentru a fi imediat utilizată, de ex., „F. gata de ancorat". „F. apă" A lăsa să intre apa. „F. punctul" A determina poziţia navei. „F. tenzile" A întinde tenzile.

FACTOR DE COMPARTIMENTARE Factor luat în consideraţie în calculele compartimentării navei şi determinat cu ajutorul unor formule, ţinând seama de lungimea şi tipul navei, precum şi de un criteriu de serviciu în funcţie de volumul compartimentului maşinii şi al încăperilor de locuit, de numărul de pasageri şi de volumul total al navei sub linia de supraimersiune.

FACTOR DE STIVUIRE *MC* **1.** Spaţiul exprimat în picioare cubice *(v.)* ocupat de o tonă lungă de marfă în care se includ atât separaţiile, cât şi spaţiul mort. Este o valoare relativă care variază pentru aceeaşi marfă în funcţie de mărimea navei şi forma compartimentului în care se face stivuirea. Raportul între volumul magaziilor, exprimat în picioare cubice, şi F.d.S. reprezintă cantitatea de marfă ce se poate încărca pe navă, exprimată în tone lungi. **2.** Greutatea volumetrică a unei mărfi (raportul între volumul şi greutatea unei tone lungi de marfă). *sin.* indice de stivuire.

FACTOR DEADWEIGHT *MC* Constanta 2,8316 care, prin multiplicarea cu tonajul registru net al navei, dă cu aproximaţie capacitatea utilă de încărcare a navei în metri cubi. Volumul 2,8316 m. c. (100 p.c.) poartă numele de „tonă registru".

FACTORIE Punct de schimb de mărfuri folosit adesea în trecut de navigatori şi exploratori pentru comercializarea mărfurilor locale în schimbul altor produse. (Azi mai există rar în ţinuturile nordice izolate).

FACTURĂ CONSULARĂ *MC* Act emis de un consulat cu scopul de a asigura admiterea mărfurilor în ţara pe care o reprezintă şi de a indica valoarea lor reală, împiedicându-se posibilitatea evaziunii fiscale prin subevaluarea mărfurilor la declararea în vamă.

FACŢIONAR LA FITIL *înv.*, *v.* fitil (1).

FACŢIONAR LA PUPA *înv.* Marinar de cart la pupa, lângă un colac de salvare cu lumină, pe care trebuie să-l arunce în momentul căderii unui om la apă.

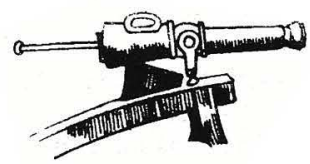
FACŢIUNE *înv.* Serviciu de facţionar.

FAGURE Compartiment improvizat sub shelterdeck, cu separaţii în formă de fagure pentru cerealele în vrac.

FAISLEY Bază navală britanică (Scoţia) situată în G. Furth of Clyde din M. Irlandei. Construită în 1968, este destinată bazării submarinelor nucleare purtătoare de rachete balistice (SmNPRB). Lung. frontului de cheuri 2 km cu ad. de cca 11,7 m. Pe teritoriul bazei se află depozite de armament şi tehnică de luptă.

FALCĂ 1. Piesă fixată pe capul coloanei arborelui în ambele borduri, pe care se sprijină gabia prin intermediul furcilor; *v. fig.* gabie. **2.** Idem, fixată pe un şcondru ca opritor. **3.** Piesă dublă la prova balizoarelor şi puitoarelor de plăşi, care serveşte la ridicarea de greutăţi; *v. fig.* balizor. **4.** *înv.* Piesă din lemn cu care se prindeau vergile pe catarg. **5.** *sin. (rar)* faţă.

FALCONET *ist.* Tun naval cu ţeava lisă, cal. 45–100 mm, care se monta pe copastia navei prin intermediul unui pivot. A fost folosit în sec. XVI–XVIII pe navele mici cu rame sau vele. În timpul luptei se putea muta pe teugă, dunetă sau alte locuri. Trăgea cu ghiulele de plumb de 1–3 livre, îndeosebi asupra personalului navei inamice.



Falconet

FALEZĂ 1. Ţărm abrupt, la margine de fluviu, lac, mare sau ocean cu înălţime variabilă, creat prin acţiunea de eroziune a apei. **2.** Zonă citadină, situată pe malul mării, al fluviului etc., în afara portului şi destinată pentru promenadă, comerţ ambulant etc. sau pentru circulaţia pietonilor şi/sau a vehiculelor. *sin.* chei, splai.

FALKLAND (*engl.* Falkland Islands, *sp.* Islas Malvinas) Arh. de provenienţă continentală format din două insule mari. F. de Vest (Soledad) şi F. de Est (Gran Malvina) şi numeroase insule mici (200). Aparţin de M. Britanie şi sunt revendicate de Argentina. Supr. totală 11 960 km²;

pop. cca 2 500 loc. (metişi şi scoţieni). Ţărmuri crestate cu aspect de fiorduri; relief deluros, alt. max. 705 m. Climă temperată oceanică, temp. med.: 2,5–10° C. Port Stanley (Puerto Argentino) este singurul port din Arh. F. *ist.* Arh. F. a fost teatrul unor lupte navale în primul RM şi al unei operaţii de amploare cu participarea forţelor navale, terestre şi aeriene după al doilea RM. **1.** O luptă navală a avut loc la 8 dec. 1914 când o escadră germană (2 Cr. cuirasate şi 3 Cr. uşoare), venind din Oc. Pacific unde operase pe căile de comunicaţii britanice, a încercat, fără o cercetare prealabilă, să distrugă staţia de radio britanică de la Port Stanley, dar a fost atacată prin surprindere şi distrusă de o grupare de nave engleze (2 NL, 3 Cr G, 2 Cr U) care se afla în rada portului. Un singur Cr. german a reuşit să iasă la luptă, fiind distrus ulterior. **2.** Între 2 apr. – 15 iun. 1982 s-a desfăşurat operaţia de recuperare a Ins. F. de către forţele britanice, ca urmare a ocupării acestora de către trupele argentiniene. Britanicii au trimis în zonă 57 nave de luptă (între care 2 PA şi 2 SmN), 70 transportoare, 140 avioane şi elicoptere, 30 Tc., 100 piese de art. şi 8 000 de inf. de marină, împotriva a 44 de nave argentiniene (incl. 1 PA), 400 avioane şi elicoptere, 90 Tc. şi tunuri. La 23 apr. flota britanică a debarcat un desant pe Ins. Georgia de Sud, situată la S de Arh. F., a instituit blocada maritimă şi aeriană în jurul Arh. F., iar la 21 mai a debarcat forţele principale pe Ins. F. de Est (5 000 de luptători). La 12 iun. au declanşat atacul general, cu sprijinul artileriei de pe nave şi al aviaţiei, asupra oraşului Port Stanley unde se apărau forţele principale argentiniene, silindu-le să capituleze (15 iun. 1982). În urma victoriei, Anglia a transformat Arh. F. într-o bază britanică.

FALSBORD Filă de tablă cu care bordajul exterior al navei se înalţă deasupra punţii superioare sau a punţii descoperite, cu scopul de a împiedica inundarea punţii sau căderea personalului, obiectelor, mărfurilor de pe punte în apă.

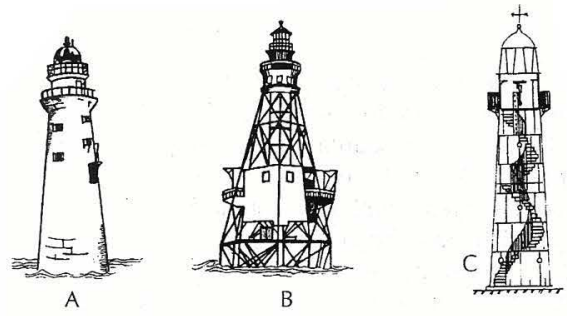
FALSTER Insulă daneză în partea de V a M. Baltice la S de Ins. Seeland. Supr. 514 km². Relief accidentat cu alt. de până la 44 m, format prin transportul şi depunerile de material de către gheţari. Păşuni, păduri de pin. Ins. este legată de continent prin două linii de feribot.

„FALLS OF CLYDE" Velier de tip Cliper cu patru arbori. Construit în anul 1878 la Şantierul naval Glasgow din Anglia. Dim. L. 98,50 x 12,20 x 6,40 m. Echipaj 14 oameni. În anul 1921 a executat ultimul voiaj. A fost achiziţionat de SUA şi transformat în navă-muzeu în stare de plutire.

FAMAGUSTA Principalul port de pe teritoriul deţinut de Turcia, în E Ins. Cipru. Lungimea frontului de cheuri 1,8 km, cu ad. până la 9,5 m. Capacitatea de trafic a portului 2 mil. t/an. BMM a flotei turce folosită şi de Marea Britanie şi care poate asigura acostarea navelor militare, incl. Cr. Şantier naval destinat reparaţiei navelor cu tonaj redus.

FANAL, FANAR *înv., sin.* felinar.

FAR 1. Construcţie din zid, beton sau metalică, de obicei în formă de turn, amplasată în locuri proeminente (stânci, promontorii înalte, insule) şi având la partea superioară una sau mai multe instalaţii, numite lanterne, în care se află o sursă de lumină (lampă incandescentă, acetilenă, ulei mineral etc.) amplificată cu ajutorul unor mari lentile plan-convexe. Sclipirile se realizează prin intermediul unui ecran rotativ. F. reprezintă repere de navigaţie atât prin caracteristicile luminii, cât şi prin aspectul exterior. Datele cu privire la F. sunt cuprinse în Cartea farurilor; *v.* şi lumină, far plutitor, navă-far, plută-far. **2.** În teoria velaturii, ansamblul velelor aflate în prova/pupa centrului de greutate al navei (**F. prova** şi **F. pupa**). **3.** În accepţiunea curentă, ansamblul unui arbore cu velele respective. La o navă cu trei arbori se disting: **F. prova, F. mare, F. pupa. F. pătrat** F. (3) cu vele pătrate. **F. auric** F. (3) cu vele aurice; *sin.* far-goeletă. **F. scurtat** F. (3) de navă mixtă (cu vele şi maşini), mai scurt decât cel al unui velier de acelaşi tip.



Faruri:
A – far-turn; *B* – far cu structură metalică; *C* – far (secţiune).

FAR DE ATERIZARE Far amplasat în puncte care oferă condiţii optime de vizibilitate, servind la aterizare. Pe litoralul românesc al M. Negre sunt instalate 7 F.d.A. (de la S la N): Mangalia, Cap Tuzla, Constanţa, Cap Midia, Gura Portiţei, Sf. Gheorghe, Sulina.

FAR FLUVIAL Construcţie în formă de stâlp, vopsit în culoare albă şi care poartă lumini şi panouri în funcţie de malul pe care este amplasată.

FARFURIE SCUFUNDĂTOARE Minisubmarin de forma unui disc folosit pentru cercetări subacvatice. Este foarte manevrabilă şi poate lua la bord 2–3 cercetători care dispun de toate mijloacele necesare pentru iluminarea şi filmarea mediului subacvatic. Are o autonomie de 3 ore şi poate coborî până la o adâncime de cca 350 m. Pentru aducerea sa în raionul de lucru şi asigurarea celor necesare, „farfuria" este deservită de o navă-bază.

FAR PLUTITOR Far amplasat pe o construcţie plutitoare (navă, plută) ancorată într-un punct fix; *v.* navă-far.

FAR TURNANT Far care emite unul sau mai multe fascicule de lumină ce se rotesc cu viteză constantă, luminând succesiv toate punctele orizontului. Lumina unui F.T. este vizibilă la un moment dat numai dintr-o singură direcţie.

FARDÁ A izola cu material de separare (fardaj) fundul hambarului, corpul navei, pereţii laterali, precum şi mărfurile, pentru a le proteja împotriva umezelii, împotriva loviturilor, precum şi pentru a completa spaţiile goale dintre stivele din hambare, a consolida

stivele etc.

FARDAJ *MC* Ansamblul scândurilor, penelor, jolurilor etc. care protejează caricul (mărfurile din hambarele navei); *sin.* dunaj.

FARDAJ DE AERISIRE Înveliş interior montat pe pereţii laterali ai magaziilor de mărfuri ale cargourilor, începând de la gurnă. Constă din dulapi de pin sau de brad, dispuşi orizontal sau vertical la intervale de 10–15 cm, în formă de spalier. Între faţa interioară a bordajului şi dulapi se formează un spaţiu de aerisire pentru marfă.

FARDAJ FIX Dublura bordajului navelor de lemn, constând din dulapi groşi fixaţi pe coaste în scopul măririi rezistenţei structurale a corpului şi realizării unui perete interior neted.

FARDARE Operaţiunea de a farda.

FARGĂ *v.* damă şi diagonal; supracopastie.

FARRAGUT, David Glasgow (1801–1870) Amiral american. A participat în calitate de comandant de navă la luptele împotriva piraţilor din Indiile de Vest (1823–1824) şi în războiul dintre SUA şi Mexic (1846-1848). În Războiul de Secesiune (1861–1865) a condus operaţiile de blocare a litoralului controlat de sudişti (între G. Chesapeake şi Rio Grande) şi în cooperare cu forţele terestre nordiste a pus stăpânire pe oraşul New Orleans (24 apr. 1862). Prin acţiunile sale a anihilat forţa maritimă a sudiştilor şi a întrerupt aprovizionarea pe mare a acestora din străinătate. A fost un pionier al operaţiilor combinate navale şi terestre, folosind artileria de mare calibru, barajele de mine, torpile şi detaşamente de desant.

FARUL DIN ALEXANDRIA Far de aterizare construit în antichitate pe Ins. Faros (delta Nilului) şi legat printr-un dig de portul Alexandria. A fost realizat în întregime din marmură albă, având înălţimea de cca 130 m, de arhitectul Sostrate din Cnidos între anii 285–247 î.Hr. Considerat una din cele 7 minuni ale lumii. În vârful F.d.A. se aprindea un foc vizibil de pe mare de la o mare distanţă. În anul 1303 d. Hr. a fost avariat în urma unui cutremur şi treptat distrus între sec. XII–XIV. *sin.* Farul Faros. De la Ins. Faros, unde s-a construit F.d.A., a apărut cuvântul „far" în accepţiunea de azi.

„FARUL GENOVEZ" Far amplasat lângă Cazinoul din Constanţa pe locul unde se presupune că a fost construit de genovezi un far în anul 1300. A funcţionat între anii 1861–1913. Construit din piatră de o companie britanică pe timpul Imperiului Otoman, având forma unui turn hexagonal înalt de 8 m şi cu baza de 3,5 m. Înălţimea luminii deasupra mării era de 21 m, cu o vizibilitate de 9,5 Mm. Din 1955 este declarat monument de arhitectură.

FAS *MC* (*engl.* free alongside ship) predare–franco de-a lungul navei, expresie la care se adaugă portul de încărcare maritim sau fluvial convenit). Clauză de livrare INCOTERMS, potrivit căreia vânzătorul este obligat să-l avizeze pe cumpărător imediat ce marfa a fost plasată lângă navă şi să suporte cheltuielile şi riscurile până în momentul livrării acesteia în condiţiile de mai sus. Cumpărătorul are obligaţia să navlosească o navă, să suporte cheltuielile de încărcare şi să plătească contravaloarea mărfurilor.

FASCIE *înv., sin.* filă.

FAŞALON *fl.* Căptuşeală interioară a bordajului unui şlep.

FAŞĂ Porţiunea exterioară a bordajului navei, în jurul liniei de plutire, care este alternativ în contact cu apa şi cu aerul. F. se piturează cu o pitură specială numită pitură de F.

FATHOM (*fr.* brasse – braţ) Unitate de măsură pentru lungimi folosită în unele marine la măsurarea adâncimilor, parâmelor, lanţurilor de ancoră şi saulelor de sondă. Este egală cu 6 picioare sau 1,852 m. Adâncimile în braţe sau fathomi apar numai pe hărţile de navigaţie engleze; celelalte state folosesc sistemul metric. *v.* braţ.

FAŢĂ *v.* macara.

FAŢĂ DE MAIMUŢĂ Placă metalică cu trei–patru găuri pentru prinderea lanţurilor. Se foloseşte în greement.

Faţă de maimuţă

FAW Port petrolier situat pe malul drept al Fl. Shatt-Al-Arab din Iraq, la 10 km de la vărsarea în G. Persic. Danele bazinului sunt legate prin conducte de exploatările petroliere de la Rumailah şi Es Zabair. Lung. frontului de cheuri: 1 km, cu adâncimi de peste 11 m. Volumul anual de trafic este de 12 mil. t. Posibilităţi de reparaţii ale navelor de mic tonaj.

FAXAFLOI G. în N Oc. Atlantic la ţărmul de V al Islandei. Lung. de 60 km, lat la intrare de 120 km; majoritatea adâncimilor sub 50 m; ţărmuri joase, mâloase. Pe ţărmul de S se află cap. şi portul principal al Islandei – Reykjavik.

FAZĂ *astr.* Fiecare dintre aspectele succesive ale Lunii sau ale planetelor, determinate de orientarea în raport cu Pământul a părţii din suprafaţa lor iluminată de Soare.

FĂLCEA 1. *ist.* Piesă laterală a unui afet de tun, sub formă de cărucior, pe timpul marinei cu vele. 2. *ist.* Piesă de întărire a unui arbore din lemn.

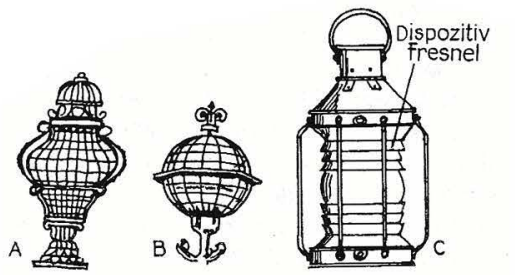
FĂRĂ AŞTEPTAREA RÂNDULUI *MC* Clauză în contractul de navlosire, prin care se stipulează că nava sosită în port nu aşteaptă rândul la dană. Dacă nava staţionează în radă din lipsă de dană sau din alte motive imputabile navlositorului, perioada de staţionare contează din momentul ancorării sale.

FĂRĂ FUND! *înv.* Formulă prin care sondorul raportează că la o anumită adâncime sonda de mână nu a găsit fundul, de ex.: „Tribord, metri 10, fără fund!"

FÂŞIE DE TERŢAROLĂ *v.* bandă de terţarolă.

FELINAR Mijloc de iluminare sau de semnalizare alimentat cu combustibil sau cu energie electrică. Pentru luminile de navigaţie se utilizează: F. de ancoră, F. de bord (roşu şi verde), F. de catarg, F. de remorcaj, F. de navă nestăpână pe manevră, F. de navă pusă pe uscat, F. de pupa, F. de trauler, F. combinat roşu/verde pentru nave mici ş.a.; *v. fig.* lumină. **F. albastru** *mil.* F. purtat de navele militare la pupa pentru a marca postul în formaţie, când marşul se execută cu luminile stinse. **F. cu eclipsă** F. cu dispozitiv – mobil sau fix, instalat pe vergă sau la măr – pentru transmiterea de semnale Morse. **F. de amiral** Trei F. dispuse orizontal, când nava

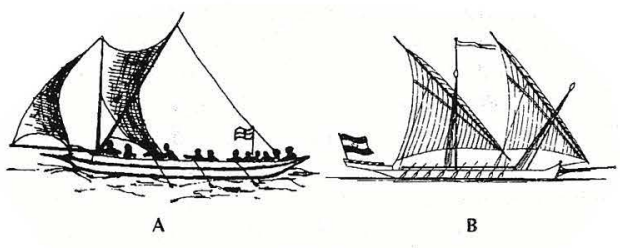
este la ancoră, indicând prezenţa unui amiral la bord. **F. de navă-comandant** F. alb cu sector de 6 carturi în fiecare bord de la direcţia drept în pupa, ridicat la arborele mare al unei nave-comandant aflate în marş. **F. de coronament** *ist.* F. aşezat pe coronamentul vechilor nave cu vele. **F. de guvernare** F. cu sector mic, montat pe bastonul de pavilion din prova şi vizibil de la comandă, materializând axul navei pentru a permite timonierului să guverneze pe timp de noapte. **F. de siaj** *mil.* F. utilizat pentru iluminarea siajului navelor militare pe ceaţă. **F. orb** F. cu intensitate luminoasă slabă, folosit la ronduri. **F. de distanţă** *mil.* Două F. albastre instalate la o anumită distanţă (circa 10 m) şi necesare utilizării distanţierului cu prisme.



Felinare:
A – felinar francez (sec. XVII – XIX); *B* – felinar englez (sec. XVII – XIX); *C* – felinar modern.

FELINAR DE BARCĂ Felinar cu lumină albă fixă vizibilă pe întregul orizont, aflat în dotarea bărcilor de salvare şi a oricărei ambarcaţiuni cu rame sau cu vele.

FELUCĂ Tip de galeră cu două catarge cu vele triunghiulare (latine sau arabe) folosită în sec. XVI–XIX la început în M. Mediterană, îndeosebi de către mauri în acţiunile lor piraterești. F. erau nave rapide şi nu puteau fi ajunse din urmă de navele de război cu vele. Lungimea F. era de 16–20 m, mai lată decât galera şi prevăzută cu 16–24 de rame care se foloseau când nu era vânt. Oamenii care trăgeau la rame nu stăteau pe bănci, ci chiar pe punte unde erau nişte deschideri în care îşi introduceau picioarele. F. putea lua la bord II–IV tunuri mici.



Felucă:
A – Felucă sec. XVI; *B* – Felucă austriacă sec XIX.

FEODOSIA 1. Oraş-port la M. Neagră situat în partea de SE a Pen. Crimeea, pe ţărmul g. cu acelaşi nume. Aparţine Ucrainei. Centru industrial, turistic şi cultural al Ucrainei. *ist.* Întemeiat în sec. VI î.Hr. de către coloniştii greci din Milet. În sec. XIII–XV d.Hr., sub denumirea de Caffa, a devenit centru ad-tiv şi comercial al posesiunilor genoveze de pe ţărmul M. Negre. În 1475 a fost cucerit de turci. În 1873 a fost cucerit de Rusia primind denumirea de F. *v.* Caffa. **2.** G. în M. Neagră în partea de SE a Pen. Crimeea. Lung. este de 13 km, lăţimea 31 km; ad. la intrare 26–28 m; ţărmurile în partea de V sunt joase, iar în cea de E, înalte şi abrupte. Pe ţărmul de V al g. este aşezat oraşul-port **Feodosia.**

FERĂSTRĂU *înv.* Bară metalică cu dinţi instalată la prova submarinelor şi destinată tăierii plăşilor antisubmarine. **F. de gheaţă** F. special utilizat pentru tăierea gheţii.

Ferăstrău de gheaţă

FERĂSTRUICĂ 1. Deschidere într-o vergă sau într-un catarg prevăzută cu un rai prin care trece o manevră curentă. **2.** *v.* cabestan.

FEREASTRĂ *v.* macara.

FEREŞTE BANDULA! Avertisment dat în momentul în care se bate bandula pentru a nu lovi pe cineva în cap.

FEREŞTE DEDESUBT! Avertisment dat în momentul în care o greutate este ridicată la bigă.

FERIBOT Navă cu sau fără propulsie proprie, destinată a transporta, peste un fluviu, un canal sau o strâmtoare, persoane, locomotive, vagoane de cale ferată ş.a.

FERNANDO DE NORONHA Insulă vulcanică situată la NE de C. San Roca, în apropiere de coasta Braziliei de care aparţine. Supr. 27 km²; pop. cca 2 000 loc. Ţărmuri stâncoase greu accesibile; alt. până la 330 m. Climă caldă subecuatorială; solul foarte fertil (4 recolte pe an). Timp îndelungat insula a servit ca lagăr pentru deportaţi. În prezent este bază militară a Braziliei.

FERNANDO POO sau **FERNANDO PO** (Macias Nguema) Ins. vulcanică în Oc. Atlantic situată în G. Guineii, la 32 km de ţărmul Africii. Aparţine Spaniei. Supr. este de 2 017 km²; pop. 65 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 2 853 m. Climă ecuatorială umedă. Plantaţii de cacao, palmieri ş.a. Principalul oraş – Santa Isabel. Ins. poartă numele navigatorului portughez Fernando Poo.

FEROE (*dan.* Faerøerne – Ins. Oilor). Arh. format din 24 de insule, situat în partea de N a Oc. Atlantic (62° lat. N, 7° long. V). Provincie autonomă a Danemarcei. Supr. 1,4 mii km²; 7 insule mai mari sunt locuite; pop. cca 35 mii loc. Relief stâncos, alt. max. 882 m; ţărmuri abrupte tăiate de fiorduri adânci. Climă subarctică maritimă; temp. medie: ian.–3,2° C; iul. +10,5° C. Pescuit, creşterea vitelor (oi). Port principal: Thorshavn.

FERRY CAR Navă maritimă de construcţie specială, cu punţi etajate, destinată transportului de automobile; *sin.* Ro-Ro.

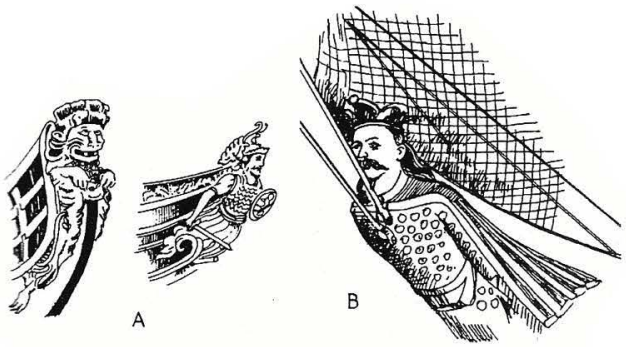
FERŢĂ Fâşie de pânză de formă dreptunghiulară sau trapezoidală care, cusută împreună cu alte asemenea fâşii, formează o velă; *v. fig.* velă.

FIARE, în ~ Situaţia unei ambarcaţiuni care nu a reuşit să facă volta în vânt, rămânând într-o poziţie critică.

FIDER *sin.* puţ de alimentare.

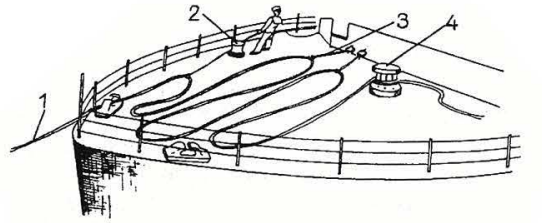
FIDONISI *v.* Ins. Şerpilor.

FIER (I) (*sp.* Hierro-fier), **Insula de ~** Cea mai vestică insulă din Arh. Canare. Supr. 7 000 ha. În sec. XVII–XVIII, majoritatea cartografilor plasau meridianul de origine prin această insulă.
FIER (II) În teoria deviațiilor compasului magnetic, orice metal magnetic. **F. tare** Metal care, introdus într-un câmp magnetic, se magnetizează instantaneu, direct proporțional cu intensitatea acestuia, devenind magnet permanent. **F. moale:** a) Metal care, introdus într-un câmp magnetic, se magnetizează instantaneu, direct proporțional cu intensitatea acestuia, și se demagnetizează instantaneu atunci când este scos din câmpul magnetic; b) **F. pur. F. intermediar** Metal care se magnetizează într-un interval de timp relativ lung (câteva zile) și pierde magnetismul în același interval de timp.
FIER DE CANGE *v.* cange.
FIER DE CĂLĂFĂTUIT *înv., sin.* daltă de călăfătuit.
FIER DE SART Piesă metalică pe bordajul navelor din lemn, care fixează, la partea inferioară, lanțul de sart sau cadena sartului, fiind asigurată cu un contrafier.
FIGURĂ DE GALION Sculptură simbolică instalată la prova navelor cu vele; *sin.* figură de prova.



Figuri de galion:
A – din sec. XVII–XVIII; *B* – de pe nava-școală „Mircea".

FIJI (Fidji) **1.** Grup de insule în partea de SV a Oc. Pacific la marginea de E a Melaneziei. Posesiune britanică. Grupul se compune din cca 300 de insule și un mare număr de recife și stânci submarine, în majoritate de origine vulcanică. Supr. totală este de 18,3 mii km²; pop.: cca 500 mii loc. Insulele mari (Viti Levu și Vanua Levu) au un relief muntos, atingând alt. de 1 322 m. Climă tropicală umedă propice întinderii pădurilor cu esențe prețioase în locurile înalte și culturi de trestie de zahăr, banane, ananas ș.a. în savane. Principalul oraș este cap. statului F. Suwa (pe Ins. Viti Levu). Primul european care a descoperit Ins. F. a fost Abel Tasman în 1 643. **2. Marea F.** Zonă în partea de sud (tropicală) a Oc. Pacific între Ins. Fiji, Noua Caledonie, Norfolk, Noua Zeelandă și Kermandec. Este numită convențional **mare**, deoarece în această zonă se află o groapă abisală de 5 303 m. ad. Clima, regimul hidrologic și hidrobiologic sunt identice cu cele din zonele adiacente ale oceanului.
FILÁ 1. A lăsa o parâmă sau un lanț să se scurgă, ținând de unul din capete *(a nu se confunda cu a mola).* **F. cu boțuri** A F. cu ajutorul unui boț (unei parâme de filare) o parâmă aranjată în bucle pe punte, tăind treptat legăturile buclelor. **F. cu frână** A F. lanțul ancorei, slăbind ușor frâna cabestanului. **F. cu voltă** A F. o parâmă după ce s-a luat mai întâi o voltă în jurul unei babale, pentru a putea opri filarea mai ușor. **F. în forță:**



Filarea unei parâme cu boțuri:
1 – parâmă filată; *2* – voltă la baba; *3* – boț; *4* – cabestan.

a) A F. lanțul ancorei, rotind cabestanul sau vinciul cu motorul angrenat, astfel încât filarea să poată fi oprită imediat; b) A F. o parâmă tensionată. **F. la mână** A F. o parâmă încetul cu încetul, ținând-o în mână. **F. pe la capăt** A F. tot lanțul ancorei sau numai o parte din el atunci când nu există timp suficient ca aceasta să fie virată, iar nava trebuie să părăsească de urgență locul de ancoraj. Pentru a nu pierde tot lanțul – dacă se întrevede un astfel de caz – se descheie o cheie de împreunare pe punte și se filează numai porțiunea de lanț aflată la apă. ◇ „Fíla!" Comandă pentru a F. „Fíla banda!" Comandă pentru a F. repede astfel încât parâma să facă burtă. „Fíla dacă cere!" Comandă pentru a F. atunci când parâma este întinsă prea mult, putându-se rupe. **2.** *arg.* A voma din cauza răului de mare. **3.** *arg.* A povesti. **4.** *arg.* „F. ultima cheie" A deceda.
FILÁ LOCHUL A lăsa la apă un loch ordinar sau mecanic.
FILÁ...NODURI A avea viteza de...Nd. Expresia provine de la lochul ordinar la care viteza se aprecia după numărul de noduri de pe saula acestuia filată la apă.
FILÁ ULEI A lăsa să se scurgă ulei în mare pentru a calma valurile.
FILARISI *înv., sin.* a fila.
FILĂ Rând orizontal de table sau scânduri care formează bordajul navei.
FILĂ DE SPARGEVAL O filă de bordaj subțire aplicată deasupra copastiei la prova unei ambarcațiuni nepuntate sau în dreptul cocpitului, spre a mări bordul liber și a evita ambarcarea valurilor.
FILETARE *pesc.* Operațiunea de a selecta carnea de pește, îndepărtând oasele, iar uneori și pielea. În acest scop se utilizează o mașină specială, denumită baader.
FILIERĂ 1. Sârmă de care se leagă boțurile folosite pentru filare. **2.** *v. fig.* transfer.
FILIERĂ DE BALUSTRADĂ Lanț sau sârmă ce trece prin ochiurile bastoanelor de balustradă.
FILIERĂ DE ÎMPUNTĂTURĂ Tijă metalică scurtă, montată pe capetele vergilor, pe care se ia împuntătura.
FILIERĂ DE ÎNVERGARE Tijă metalică montată pe vergă, pe care se leagă sacheții de învergare ai unei vele pătrate.
FILIERĂ DE TERȚAROLĂ Parâmă așezată pe banda sau pe fâșia de terțarolă, cu ajutorul căreia se iau terțarolele.

FILIERĂ DE TENDĂ Tijă metalică fixată cu buloane pe o suprastructură, pe care se leagă tenda de interior.

FILIPINE, Insulele ~ Arh. în V Oc. Pacific, format din cca 7 100 insule, cu o supr. de 300 mii km² şi o pop. de peste 50 mil. loc. Terit. Rep. Filipine. Cele mai importante 11 insule: Luzon, Mindanao, Samar, Negros, Palawan, Panay, Mindoro, Leyte, Cebu, Bohol, Masbate, ocupă 9/10 din terit. arh. Relieful este în general muntos; alt. med. cca 2 000 m. Pe insule se află peste 10 vulcani activi şi se produc dese cutremure. Clima la S este ecuatorială, la N subecuatorială musonică, cu frecvente taifunuri. Principalele porturi: Manila (cap. Rep. F.), Cebu, Davao, Batangas, Zamboanga ş.a. Se expl. aur, argint, platină, fier, crom etc. Păduri ecuatoriale, culturi de cocotieri, ananas, bambus ş.a. Vegetaţie de mangrove la ţărm. *ist.* Cucerit de spanioli în sec. XVI, devine în urma războiului hispano-american (1898–1899) colonie SUA. A fost ocupat de japonezi între 1942–1945 şi eliberat de americani în 1945. În 1946 F. şi-a dobândit independenţa de stat, proclamându-se republică. În al doilea RM, Arh. F. a fost ocupat de armata japoneză după lupte ce au durat 5 luni (dec. 1941–mai 1942). Cucerirea F. a consolidat considerabil poziţia strategică a Japoniei, favorizând desfăşurarea de operaţiuni aero-navale ce au dus la un „perimetru de expansiune", care îngloba spaţiul terestru şi maritim de la G. Bengal prin N Australiei la Arh. Solomon, apoi spre N, incluzând Arh. Gilbert, Arh. Mariane, până la Ins. Aleutine. Forţele SUA au reocupat F. după o amplă operaţie combinată terestră şi aero-navală (oct. 1944– iun. 1945), în care au folosit 245 nave de luptă (incl. 39 PA şi 29 SM), 2 500 av. şi 240 mii oameni împotriva a 86 nave, 512 av., peste 270 mii oameni. Componenta navală a acestei operaţii a fost marcată prin bătăliile navale din G. Leyte, strâmtoarea Surigao, Ins. Enggano, Ins. Samar şi M. Sibuyan, în care puterea maritimă şi aeriană a Japoniei a fost practic desfiinţată. **2.** Marea F., zonă situată între Ins. japoneză Ryukyu, Taiwan şi Filipine la V; Ins. Nampo şi Mariane la E; Ins. Yap şi Palau la SE. Supr.: 5 726 mii km²; ad. med. 4 110 m, max. 10 265 m. Ins. care mărginesc M.F. au ţărmuri abrupte şi multe din ele sunt înconjurate de recife. Temp. apei este de + 28°–29° C în aug. şi +17°–18° C în feb. Salinitatea: 34–35‰. Maree semidiurnă cu înălţimi de la 0,9 la 2,7 m. Cicloane (uragane şi taifunuri) frecvente spre toamnă, în special în sept. Principalele porturi: Davao, Cebu, Legaspi (Filipine), Kobe, Osaka, Nagoya (Japonia). Pe Ins. Guam şi Honshu BMM ale SUA şi Japoniei. **3.** Fosă abisală în Oc. Pacific situată la baza coastelor de E ale lanţului Ins. Filipine, având aceeaşi denumire. Se întinde de la S de Ins. Luzon la Ins. Halmahera. Lung. cca 1 330 km. Lăţimea la izobata 6 000 m 65 km. Ad. max. 11 516 m.

FINIC Golf în partea de E a M. Baltice între Finlanda la N, Rusia la E şi Estonia la S. Supr. cca 30 mii km²; lung. 420 km, iar lăţ. la intrare 70 km. Ţărmul de N este stâncos, puternic crestat, cu multe insule mici stâncoase; ţărmurile de E şi S sunt joase cu g. mici, pe alocuri abrupte. În partea de E a g. se varsă Fl Neva printr-un estuar cu acelaşi nume. Ad. variază de la 100 m la intrare până la 7 m. şi chiar mai puţin în partea de E. Tot în E. g se află, în afară de recife, insulele Kotlin, Sur-Sari ş.a. Porturi pr.: Sankt-Petersburg, Vâborg (Rusia), Tallin (Estonia), Helsinki, Kotka (Finlanda).

FINISTERRE *geogr.* Promontoriu (Cap) situat în extremitatea de NV a Spaniei, socotit în antichitate a fi „capătul lumii" (cunoscute).

FINN *spt.* Clasă internaţională de yachturi cu greement de iolă (o singură velă), pentru o singură persoană, proiectată de suedezul Richard Sarby pentru Jocurile Olimpice de la Helsinki din 1952. Mai rapid, mai uşor şi cu forme mai fine decât iola, finnul se deosebeşte de aceasta şi prin faptul că ghiul face corp comun cu catargul, mişcându-se împreună la manevra velei. Realizat din lemn de mahon şi osatură metalică, finnul derivă din iolele scandinave şi germane, iar la proiectarea sa s-a ţinut seama de rezultatele obţinute de iola germană la Jocurile Olimpice din 1936. Caracteristici: L 4,5 m; l 1,51 m. Supr. velică 10 m²; greutatea 105 kg.

FIONG *înv.* Ochi pentru strângători.

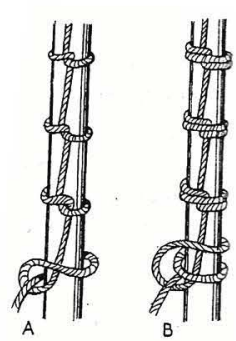
FIORDURI Golfuri marine înguste şi sinuoase cu ţărmuri înalte şi abrupte care pătrund adânc în interiorul uscatului. S-au format în urma pătrunderii apelor marine în văile glaciare, după topirea zăpezilor fiind despărţite adesea de mare printr-un prag. Lungimea unor F. depăşeşte 200 km, adâncimea cca 1240 m, iar înălţimea ţărmurilor atinge 1000 m. Sunt caracteristice ţărmurilor abrupte ale Norvegiei, Groenlandei, Islandei, Ins. Spitzbergen, Chile ş.a.

FIR ÎNTINS, metodă cu ~ Metodă care permite să se facă un punct foarte precis în scopul instalării unei geamanduri de balizaj, al determinării unei distanţe în cazul ridicărilor hidrografice etc. Distanţa parcursă se măsoară prin filarea de pe un tambur (prevăzut cu un aparat de înregistrare a lungimii) a unei sârme foarte subţiri, al cărei capăt este ancorat într-un punct bine cunoscut.

FIRTH OF CLYDE Golf în M. Irlandei la ţărmul de V a Scoţiei. Lung. este de cca. 140 km; lăţimea la intrare: 40 km şi 5,5 în vârful g.; ad. 33–134 m. Maree semidiurnă cu ampl. de până la 4 m. În g. se varsă Fl. Clyde prin care se face legătura cu G. Firth of Forth. Pr. porturi: Greenock, Dumbarton, Clyde.

FIRTH OF FORTH G. în M. Nordului la ţărmul de V a Scoţiei. Lung. este de 80 km, iar lăţ. la intrare de 40 km; adâncimi de până la 46 m. Numeroase bancuri de nisip şi recife care îngreunează navigaţia. Maree semidiurnă cu amplitudine peste 6 m. Principalul port este Edinburg. F.o.F. se leagă printr-un canal (peste R. Clyde) cu G. Firth of Clyde.

FIRUIALĂ Legătură cu care se înverghează unele vele pe pic ori pe ghiu, sau se înfăşoară un obiect longitudinal. **F. cu legături** F. întărită cu legături trecute prin rodanţe.



Firuială:
A – simplă; *B* – dublă.

FIRUL APEI Curba care uneşte punctele cu cea mai mare adâncime ale unui curs de apă. F.A. nu coincide cu axa cursului de apă, deviind în emisfera nordică spre dreapta, iar în emisfera sudică spre stânga acesteia (spre adâncimile mari),

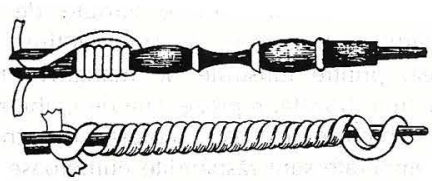
datorită efectului Coriolis; *sin.* firul văii, talveg.

FISHER, John Arbuthnot de Kilverstone (1841–1920) Amiral britanic, creator al navei de linie tip „dreadnought" (1906) care a revoluționat tehnica și tactica navală. Este considerat ca fiind organizatorul forțelor navale britanice moderne, pe care le-a condus între anii 1903–1909 și 1914–1915. A participat la războiul Crimeii (1853–1856), expediția din China (1860), debarcarea forțelor britanice în Egipt (1882) și în primul RM. Prim lord al Amiralității (1914–1915), a înființat baza navală strategică a flotei britanice metropolitane de la Scapa Flow de unde aceasta a respins ulterior încercările navelor germane de a executa incursiuni asupra coastelor Angliei și Scoției. Tot lui se datorează hotărârea de a trimite o escadră de Cr. de bătălie în Ins. Falkland pentru a împiedica trecerea escadrei germane din Oc. Pacific în Oc. Atlantic. În bătălia ce a urmat, escadra germană a Am. Graf von Spee a fost nimicită de cea britanică de sub comanda Am. Sturdee (8 dec. 1914). Autor al unor memorii considerate ca lucrări de referință (1919).

FIȘA ÎNCĂRCĂTURII *MC* (engl. Tally sheet) Lista cu situația mărfurilor încărcate pe o navă. Se întocmește de personalul de supraveghere al navei; constituie baza semnării de către comandant a conosamentului. *sin.* Fișă de pontaj.

FITCH, John (1743–1798) Inginer american. Inventator al primului vapor cu zbaturi (1787), care a fost prezentat pe Fl. Delaware la Philadelphia, în SUA. În 1788 a construit un mic pasager cu zbaturi (L = 18 m), care putea lua 30 de pasageri. Deși invențiile sale au fost reușite, el nu a dispus de fonduri pentru aplicarea lor pe scară comercială. Disperat, a sfârșit prin a se sinucide.

FITIL 1. *ist.* Pe vremea navelor cu vele, F. de cânepă care ardea într-un butoiaș așezat deasupra unei balii cu apă; de la acest F. echipajul își aprindea pipele în timpul repausului. F. era păzit de un facționar încins, care avea o sabie de abordaj în mână. Aprinderea sa reprezenta un semn de repaus la bord, permițându-se, totodată, să se fumeze. 2. *mil., înv.* F. răsucit pe o vergea și utilizat pentru darea focului la tunurile de pe navele cu vele. 3. *înv.* Inimă de parâmă.



Fitil de tun

FITOBENTOS Totalitatea plantelor care cresc pe fundul bazinelor de apă (mări, oceane, lacuri). Este răspândit pe întreaga suprafață a bazinelor cu funduri mici și apa transparentă. În alte condiții răspândirea se face pe suprafețe mici. Din unele specii de F. se extrage iod, iar altele sunt folosite în alimentație, medicină ș.a.

FITOPLANCTON Plancton format din vegetale mărunte care se găsesc în masa apei. Au un rol deosebit în oxigenarea apei și ca substanță organică. Este răspândit în lacuri până la 20–40 m ad., iar în mări până la 50–100 m.

FIUME Port la M. Adriatică; *v.* Rijeka.

FIZICA MĂRII *hd.* Ramură a oceanografiei având ca principale obiecte de studiu: proprietățile fizico-chimice ale apei mărilor, dinamica particulelor fluide ce formează apa mărilor (mișcările mării), interacțiunea mării cu atmosfera și interacțiunea mării cu uscatul. Folosește aparatură și tehnici de studiu specifice.

FLAMINGO BAY Punct de bazare a FMM ale Sudanului la M. Roșie. Este situat într-un g. mic situat la 5 km N de orașul Port Sudan. Supr. acvatoriului este de 0,3 km²; lung frontului de cheuri 0,85 km, cu ad. de cca 10 m. Ateliere de reparații nave.

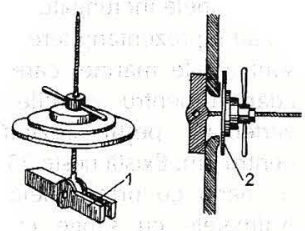
FLAMURĂ 1. Pavilion triunghiular cu înălțimea foarte mare în raport cu baza. În codul internațional de semnale se disting: **F. „caracteristica codului"**, care are și semnificația de „zărit", precum și **F. numerice**, reprezentând cifrele de la 0 la 9 (*a nu se confunda cu triunghiul*). 2. F. (1) ridicată pe navele militare comandate de un ofițer, dacă la bord nu se află un comandant superior care are dreptul la o marcă de comandament. **F. de sfârșit de campanie** F. foarte lungă (vârful acesteia ajungând la nivelul apei), ridicată de o navă militară întoarsă dintr-o călătorie de durată. 3. Navă, ca în expr.: „Având sub comandă zece F." (zece nave).

FLAMURĂ LATĂ Pavilion triunghiular cu vârful din vânt în coadă de rândunică, folosit ca marcă de comandament (*a nu se confunda cu ghidonul care provine dintr-un pavilion pătrat*).

FLANC Părțile laterale exterioare ale navei. ◇ „Culcată pe F." (*despre navă*) Care dă bandă.

FLANȘĂ DE PUNTE Capac din bronz filetat, care se înșurubează în extremitatea de pe punte a unei tubulaturi.

FLANȘĂ OARBĂ Dispozitiv de astupare a găurilor de apă de dimensiuni reduse.



Flanșă oarbă:
1 – furcă; *2* – garnitură.

FLENSBURG Oraș-port în M. Baltică situat în N Germaniei (prov. Schleswig-Holstein). Ad. în rada portului: 12-19 m; pe pasa de intrare în port – 8-10 m. Lungimea frontului de cheuri a portului: 4 km cu adâncimi de cca 8 m. Capacitatea de trafic este de cca 1 mil. t/an. Șantier de construcții și reparații nave cu o capacitate de până la 80 mii t. Se asigură adăpostirea și reparația navelor militare, incl. Ds.

FLETCHER, Frank Jack (1885–1973) Amiral american. În marina militară din 1906. Participant la primul RM. În perioada interbelică s-a specializat în conducerea MU de forțe combinate terestre și navale. La începutul ostilităților dintre SUA și Japonia se afla la comanda grupărilor navale de pe teatrul de operații din Pacificul de Nord. A participat la bătălia din M. Coralilor (7–8 mai 1942), prima mare ciocnire între portavioane din istorie. În bătălia de la Midway a comandat gruparea

navală care a scos din luptă portavioanele japoneze, lipsindu-l pe adversar de posibilitatea de a susține un război ofensiv. A fost totuși înlocuit de la comandă, deoarece a abandonat PA „Yorktown", dar repus în drepturi, a continuat lupta împotriva forțelor japoneze la Ins. Guadalcanal, în E Ins. Solomon și în Pacificul de Nord la cucerirea Ins. Aleutine (1942–1943).

FLEUTĂ *v.* flută.

FLIBOT (pl. Fliboturi) Denumire atribuită în general velierelor medievale olandeze de transport maritim cu 2–3 arbori. Numele lor olandez (Vlieboot) provine de la strâmtoarea Vlie (dintre Ins. Vlieland și Terschelling) prin care navele ieșeau în mare din Amsterdam. La început (sec. XVI), acestea erau în majoritate nave mici (60–150 t), de diferite tipuri, existând în jurul anului 1590 peste 2000 asemenea veliere (de tipul Hoeker, Tjalk etc.). Când în 1695 a apărut Fleuta (*v.*), a fost și ea inclusă în conceptul generic de Flibot, denumire care s-a răspândit prin filieră franceză (Flibot), portugheză/spaniolă (Flibote), italiană (Flibotto, Filibotto) și turcă (Flipot, Filipoto).

FLIBUSTIER *ist.* Membru al unei asociații de pirați din Indiile de Vest (Antile), proveniți din Franța și Anglia, care în sec. XVII și la începutul sec. XVIII prădau navele spaniole.

FLINDERS, bară ~ *v.* compas.

FLIPOT *v.* Flibot.

FLOAREA APEI, la ~ La suprafață.

FLOC *înv., sin.* foc. (velă).

FLORA ȘI FAUNA MARINĂ Totalitatea organismelor din mediul oceanic, aparținând regnului vegetal și animal. Din cele patru diviziuni ale regnului vegetal, în ocean există numai spermatofite (plante cu semințe și flori) și talofite (alge și ciuperci). Încrengăturile de animale sunt mai numeroase în ocean decât pe uscat; astfel, unele încrengături, ca spongierii, ctenoforele ș.a., nu au reprezentanți terestri. Cele mai importante plante sunt algele marine, care constituie sursă de hrană și adăpost pentru vietățile din zona litoralului. Dintre vertebrate, peștii prezintă cea mai mare importanță pentru om. Există peste 25 000 de diferite specii de pești (*v.* harta cu principalele zone oceanice de pescuit). Animalele cu sânge cald (mamiferele), adaptate la condițiile vieții acvatice, sunt reprezentate prin carnivore, pinipede, cetacee ș.a. Reprezentanții marini ai reptilelor (broaștele țestoase, șerpii de mare ș.a.) sunt rari și fără importanță economică. Păsările marine, deși nu trăiesc în apă, sunt legate strâns de viața oceanului. Insectele lipsesc aproape cu desăvârșire din mediul marin; doar insectele halobates (săritori acvatici) își petrec viața pe suprafața apei. După condițiile și modul de existență, organismele marine se împart în trei grupuri mari: planctonul, benctonul sau bentosul și nectonul. Ele reprezintă o uriașă sursă de hrană și de materie primă organică, estimată la 603 miliarde de tone de plancton (550 miliarde tone de filoplancton și 53 miliarde de tone de zooplancton), 3 miliarde tone de bencton și 200 milioane tone de necton anual. Planctonul și benctonul ocupă un loc deosebit în viața biologică a oceanului planetar, deoarece de existența acestora depind existența și răspândirea altor organisme acvatice. Raionarea biogeografică a oceanului planetar se face pe zone de latitudine (arctică, temperată de nord, tropicală, temperată de sud și antarctică), însă limitele acestor zone variază sub influența mișcării masei de apă (curenți, maree etc.), regimului termic, adâncimii, iluminării straturilor de apă, salinității, presiunii și altor factori, dintre care unii sunt încă necercetați. În zona tropicală F.ș.F. sunt foarte variate ca număr de specii, dar reduse cantitativ, în comparație cu zonele temperate, unde dezvoltarea lor cantitativă este foarte bogată, dar numărul speciilor scade. În zonele polare formele de viață sunt reduse atât cantitativ, cât și ca număr de specii. Din placton fac parte organismele plutitoare mici, microscopice, purtate de curenți, dar și unele organisme plutitoare mari (meduzele, alga sargassum etc.). Planctonul animal se compune în special din crustacee (70–80%), moluște, cefalopode, foraminifere etc., iar cel vegetal din alge mononucleare, alge diatomee etc. Unele organisme planctonice sunt fosforescente, dând naștere fenomenului de bioluminiscență, întâlnit aproape în toate mările. Numeroase organisme planctonice au o migrație verticală diurnă, strâns legată de iluminarea stratului de apă. Ele se ridică noaptea la suprafață, iar dimineața intră în straturile mai adânci (cca 150–200 m), atrăgând bancurile de pești și alte vietăți, fapt de care se ține seama în tehnica pescuitului. Abundența planctonului în unele zone temperate se datorește și circulației verticale a apei (upwelling), care face să ajungă în straturile luminate de la suprafață, unde are loc fotosinteza; apele de fund bogate în săruri. Benctonul, cuprinzând F.ș.F. de fund, are o răspândire asemănătoare celei a planctonului. În zona tropicală, unde este caracteristică formarea recifelor de corali, sunt răspândite forme foarte variate de moluște, echinoderme, crustacee, viermi, actinii etc. De asemenea, printre tufișurile de mangrove trăiește o faună de fund bogată, reprezentată de crabi, raci, șerpi de mare, broaște țestoase, moluște tridacne ș.a. În zonele temperate sunt răspândite numeroase specii de moluște (midii, pectenii, stridii, caracatițe, calmari, sepii etc.), crustacee (crabi, languste, homari, creveți etc.), echinoderme (castraveți de mare, trepanga etc.), care prezintă o mare valoare economică. În zonele polare, din cauza condițiilor vitrege, speciile și cantitățile de organisme benctonice sunt reduse, iar în zona din vecinătatea țărmului, până la adâncimea de 3 m, lipsesc cu desăvârșire. În mările calde și temperate, la latitudini mici, unele forme de moluște, cum sunt teredo și bankia, iar dintre crustacee, balanușii ș.a., atacă construcțiile portuare și carena navelor de lemn, provocând pagube mari. În zonele polare nu există asemenea vietăți. Vegetația marină se deosebește de cea a uscatului, datorită mediului acvatic. Dintre spermatofite, singura specie mai răspândită este iarba de mare (zostera), care crește în cantități mari în apropierea țărmului, la adâncimi până la 4–5 m. Plantele talofite (algele și ciupercile), care înconjoară uscatul, se întind spre larg, în funcție de reliefu

fundului, de la câțiva metri la zeci de kilometri și până la adâncimea de 100 m. Ele sunt reprezentate de alge, împărțite – după culoare – în cinci grupe: albastre-verzui, verzi, brune, roșii și galben-verzui. Primele patru grupe sunt în general benctonice, iar ultima, planctonică. Alga brună, laminaria, este cea mai mare, atingând o lungime de cca 50 m. Alga brună, sargassum, poate fi întâlnită departe de uscat. Ea se dezvoltă în stare de plutire, formând în zona Antilelor cunoscuta mare a Sargaselor, a cărei proveniență nu a fost încă elucidată. De la o altă specie de alge roșii plutitoare (Tricha desmium) provine denumirea dată M. Roșii, care se colorează în unele perioade. Vegetația marină protejează uneori malurile, jucând rolul de sparge-val. Masele de alge din emisfera sudică pot prezenta pericol pentru navigația navelor mici. Numeroase alge au valoare economică, fiind folosite în industria alimentară sau chimică (pentru extragerea iodului, sodei etc.). Răspândirea geografică a nectonului (peștii, diferite mamifere etc.), care înoată liber, independent de circulația curenților, este legată în general de răspândirea planctonului și a bentosului, fiind influențată de temperatura apei, de presiune, de salinitate etc. Peștii sunt reprezentați în zona tropicală printr-un mare număr de specii, reduse însă cantitativ. Se întâlnesc frecvent pești viu colorați care trăiesc printre recifele de corali, pești zburători etc. În zonele temperate există o mare cantitate de pește, deși numărul speciilor este mai mic. Distribuția sezonieră a rezervelor de hrană ale oceanului determină migrațiile în masă ale diferitelor specii de pești. De asemenea, pentru reproducere, unii pești se deplasează din mare în fluviu sau din fluviu în mare. Mamiferele sunt reprezentate prin carnivore (ursul polar și vidra de mare), pinipede (foca, leul de mare, morsa), ierbivore, având corpul adaptat la mediul acvatic, cetacee (balena, delfinul, marsuinul). Păsările marine care se hrănesc cu pești, crustacee etc. depind de ocean, revenind pe uscat numai pentru reproducere. În zonele în care își au cuiburile se formează cantități mari de guano (Chile, Peru etc.), care se exploatează ca îngrășământ. Multe specii de păsări migrează de-a lungul continentelor, de la locurile de cuibărit la cele de iernat, străbătând distanțe uriașe. Astfel, pescărușul sau chirighița polară, care cuibărește pe coasta mărilor arctice, emigrează, o dată cu apariția nopții polare, spre Antarctica, străbătând peste 12 000 Mm. Cele mai mari păsări marine, pinguinii, trăiesc numai în emisfera sudică, ajungând din Antarctica, datorită curenților reci, până în zona tropicală (Ins. Galapagos și Sf. Paul). Ei ating înălțimea de 120 cm și greutatea de cca 40 kg. Deși nu zboară, pinguinii înoată și își vânează hrana cu multă abilitate.

FLORES 1. Mare în bazinul Oc. Pacific între Ins. Flores, Sulawesi și Sumbawa (Indonezia). Supr. 121 mii km²; ad. med. 1 829 m, max. 5 140 m; temp. stratului de apă de suprafață în aug. – sept. este de +25,9°C, iar în nov. este de +28,8°C. Salinitatea: 32–34,6‰. Iarna domină vânturile de SE, iar vara cele de V. Înălțimea mareei 1,6 m.

FLORIDA (I) Pen. în SE Americii de Nord. Supr. 115 mii km², reprezentând o câmpie plană până la 100 m înălțime. Țărmul de E are numeroase plaje de nisip, lagune și canale litorale. Țărmul de V are mai multe golfuri mici, adânci și mici insule. Climă oceanică, subtropicală la N și tropicală la S, cu temp. de la +20,7° C în N la +28,7°C în S. Port principal – Tampa; stațiuni balneare – Miami ș.a.

FLORIDA (II) Strâmtoare între Pen. Florida, Ins. Cuba și Arh. Bahamas, care face legătura între G. Mexic și Oc. Atlantic. Lung. 570 km; lăț. min. 80 km, ad. este între 567 și 2 084 m. În strâmtoarea F. începe formarea curentului cald Golfstrom (Gulfstream). Principalele porturi: Havana (Cuba) și Miami (S.U.A.).

FLOTA ROMÂNEASCĂ DE PESCUIT OCEANIC. A luat naștere în anul 1964 prin intrarea în exploatare a primelor două nave de pescuit oceanic, „Galați" și „Constanța", construite în Japonia. În perioada 1968–1982, s-au achiziționat nave de pescuit (trauler) de tip „Atlantic-2" și „Superatlantic", construite în șantierele navale din R.D.G. și „B-22", „B-419" construite în Polonia. Începând din anul 1982, în dotarea flotei au intrat nave de pescuit de tip „Superatlantic", construite sub licență în Ș.N. Brăila. Pe măsura creșterii parcului de nave de pescuit, flota a fost dotată cu 12 nave frigorifice de transport de tip „Sibir", construite în fosta URSS, „Polar" și „Cristal", construite în Ș.N. Galați și în Germania de est. Pentru aprovizionarea operativă cu carburanți s-au achiziționat și 2 tancuri petroliere, construite în Ș.N. Galați. La sfârșitul anului 1989, flota de pescuit oceanic a atins punctul maxim de dezvoltare, însumând 62 de nave, din care: 48 nave trauler congelatoare, 12 nave frigorifice de transport, 2 tancuri petroliere. Conform statisticii LLOYD'S, în perioada 1985–1990 România se situa pe locul 7 în grupa țărilor cu nave trauler de peste 2500 TRB și pe poziția 5 în grupa țărilor deținătoare de nave frigorifice de transport. Zonele tradiționale de pescuit abordate de flota românească au fost, în ordine cronologică: Marea Japoniei; coasta de est a Africii (Somalia și Mozambic); Coasta de vest a Africii (Maroc, Sahara Spaniolă, Mauritania, Senegal, Namibia, Africa de Sud); Canalul Englez – sudul Angliei; coastele de sud ale Irlandei; coasta de vest a Norvegiei; Marea Bareuts; coastele de E ale Canadei și SUA. De asemenea, nave trauler românești au întreprins activități de cercetare în Marea Mediterană (coasta Libiei), Marea Roșie (coasta Yemenului), Oceanul Atlantic (coastele Argentinei) și zona antarctică a Oceanului Atlantic. În anul 1990, flota de pescuit și-a restrâns activitatea la nivelul unei singure zone: platforma continentală a R.I. Mauritania, activitate care a încetat în ianuarie 1993. În perioada 1994–1997, s-a pescuit numai cu trei nave trauler, iar din martie 1997 a încetat, practic, orice activitate a flotei românești de pescuit oceanic.

FLOTABILITATE Capacitatea unei nave de a pluti pe apă, în stare de echilibru, datorită împingerii hidrostatice arhimediene. F. constituie una dintre princi-

palele calităţi nautice ale navelor. Orice navă dispune şi de o rezervă de F., care îi permite să navige în siguranţă pe mare rea sau în cazuri de inundare parţială a compartimentelor. Valoarea rezervei de F. se exprimă prin mărimea bordului liber.

FLOTĂ Totalitatea navelor, mijloacelor auxiliare şi de asigurare puse sub conducere unică, având o anumită destinaţie: militară, comercială, de pescuit etc. **F. de război** Parte componentă a marinei militare a unor ţări, destinată ducerii războiului pe mare. În compunerea acesteia intră, de regulă, nave de diferite clase, aviaţie maritimă, artilerie şi rachete de coastă, infanterie marină şi unităţi şi subunităţi de alte arme. **F. comercială** Totalitatea navelor maritime şi fluviale, indiferent de destinaţie, utilizate de un stat pentru a face comerţ cu alte ţări, realizând transportul de mărfuri şi de pasageri pe apă. **F. de pescuit** Totalitatea navelor destinate pescuitului şi prelucrării totale sau parţiale a peştelui. **F. tehnică** Totalitatea navelor destinate dragajului şi altor lucrări de întreţinere a porturilor şi a căilor navigabile; *v.* tabel anexă.

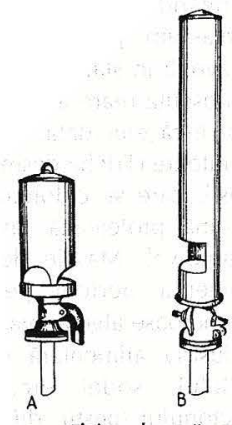
FLOTĂ DE GALERE Flotă militară alcătuită din nave de tipul galerelor. F.d.G. au fost răspândite îndeosebi în M. Mediterană fiind o continuare a flotelor cu rame din antichitate, iar apoi şi în alte state europene (Olanda, Suedia, Rusia ş.a.). În unele flote de galere din Mediterană, nava-comandant a F.d.G. purta denumirea de **Galera reala,** iar nava-comandant din subordine, denumirea de **G. capitana** sau **G. patrona**. O galeră obişnuită (de ex. franceză) avea 25–26 bancuri cu trăgători la rame, fiecare ramă mânuită de 5 oameni. Efectivul era format din galerieni care trăgeau la rame, marinari tunari şi luptători care săreau la lupta de abordaj.

FLOTILĂ 1. *mil.* Mare unitate operativ-tactică din compunerea flotei sau marinei militare, care îndeplineşte misiuni parţiale, acţionând pe fluvii, în zone cu lacuri, în zone maritime limitate etc. (de ex., F. fluvială, F. de submarine, F. de distrugătoare). 2. Denumire dată iniţial Marinei Române care a fost înfiinţată în anul 1860, comanda fiind încredinţată colonelului C. Steriade. 3. Grupare de nave (de pescuit, fluviale etc.) destinată bunei desfăşurări a activităţilor.

FLOTOR 1. Corp plutitor de formă hidrodinamică, folosit pentru susţinerea drăgilor de mine, aparatului-paravan şi altor instalaţii imerse. 2. Plutitor montat sub corpul hidroavionului, la extremitatea planurilor sale, asigurând decolarea şi amerizarea. 3. Corp plutitor folosit pentru marcarea locului unei plăşi sau al altui obiect. 4. *pesc.* Sferă cu diametrul de cel mult 200 mm, fabricată din aluminiu sau din material plastic, cu flotabilitate pozitivă, care se montează pe hedlain pentru a deschide gura traulului pe verticală.

FLOTOR DERIVANT Corp plutitor de dimensiuni mici, sub forma unui cilindru etanş, care se aruncă în apă în puncte determinate în scopul stabilirii direcţiei generale şi vitezei curenţilor marini. În interiorul acestor flotoare se găsesc formulare pe care navigatorii trebuie să le completeze cu ora, data şi punctul în care au fost găsite şi să le lase din nou la apă, transmiţând prin radio organului hidrografic care le-a lansat datele înscrise pe formular.

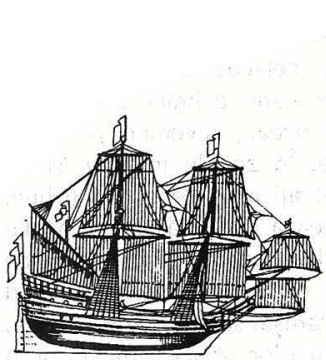
FLUIER 1. Dispozitiv acţionat de vapori pentru emiterea de semnale sonore. 2. În sensul regulilor pentru evitarea coliziunilor, F. în accepţiunea (1) sau sirenă. 3. Semnal de F., de ex., „un fluier scurt". **F. de barcă şi plută de salvare.** F. cu bătaia de 0,5 Mm, utilizat pentru emiterea semnalelor de pericol. **F. de baterie** F. obişnuit, folosit de ofiţeri pentru transmiterea diferitelor comenzi, de obicei, în combinaţie cu semnale de manevră. **F. comandantului** are, de regulă, un timbru distinct. Poate fi folosit pentru transmiterea de semnale între navele mici aflate în formaţie, mai ales pe timp de noapte. **F. de ceaţă** F. montat pe geamandurile care emit semnale acustice de ceaţă. **F. de centură de salvare** F. fixat la centurile de salvare, având bătaia de 0,5 Mm.

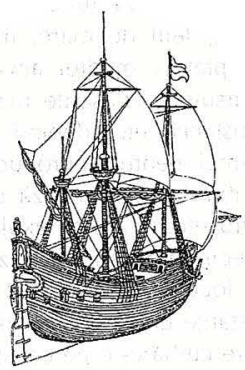


Fluiere de navă: *A* – cu două tonuri; *B* – orgă.

FLUT Curentul mareei înalte.

FLUTĂ (Fleută) *ist.* 1. Velier de transport maritim tipic olandez (fundul plat, pupa rotundă) din secolele XVII–XVIII. Din 1680 a fost semnalat şi în M. Neagră. Capacitatea 150–400 t; trei arbori cu vele pătrate (cu excepţia artimonului, prevăzut cu o velă latină); dotat cu 4–6 tunuri. Se caracteriza printr-un corp lat la nivelul liniei de plutire şi îngust la nivelul punţii, ceea ce îi permitea să transporte mai multă marfă, plătind mai puţine taxe vamale. Prima F. a fost construită în 1595, iar ultima după 1670 când, schimbându-se legislaţia, forma specială a cocei nu mai permitea eludarea taxelor vamale. Numele său provine din asemănarea cu un flaut (*ol.* fluitschip - „navă flaut"). 2. *ist.* Navă militară de transport (*v.* transportor) amenajată dintr-un vechi velier de luptă scos la reformă (o navă de linie sau fregată) despre care se spunea în limbaj figurat că este armat în flută.


Flută sec. XVII


Flută olandeză de la jumătatea secolului al XVII-lea

FLUTURÁ *(despre velă)* A primi vântul de-a lungul velei, aceasta nefiind, prin urmare, nici plină, nici mascată. O velă începe să fluture dacă strânge prea mult vântul sau dacă este brajată în grandee.

FLUTURĂTURĂ Parte a unui pavilion, opusă saulei (ridicăturii), care flutură în vânt; *v. fig.* pavilion.

FLUVIU Apă curgătoare a cărei lungime variază de la 500 la peste 2 500 km, adună apele afluenţilor săi (din bazinul hidrografic) şi se varsă într-o mare sau ocean. Sistemul de fluvii şi râuri are ca sursă de alimentare precipitaţiile (ploile şi căderile de zăpadă), gheţarii şi apele subterane. Distribuţia reţelei de fluvii şi râuri de pe glob este determinată de sursele de alimentare. În zonele unde sursele de alimentare sunt bogate, reţeaua de fluvii şi râuri este deasă şi se răreşte în zonele uscate. Debitul anual al reţelei de fluvii şi râuri de pe Terra se ridică la 35 560 km³. Ponderea cea mai mare în acest debit o au marile fluvii (fl. gigant).

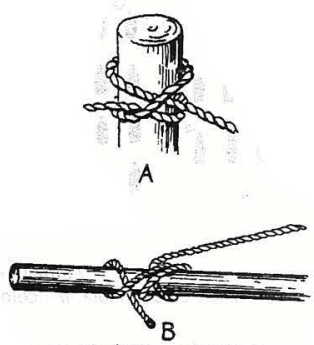
FLUVIU INTERNAŢIONAL *DM* Fluviu navigabil care traversează sau separă teritoriile a două sau mai multor state, fiind deschis navigaţiei comerciale pentru toate statele riverane şi neriverane, în baza unui acord internaţional.

FLUX *oc.* Fază a fenomenului de maree în care nivelul mării creşte de la o poziţie minimă, numită „maree joasă", la o înălţime maximă numită „maree înaltă"; *v.* maree.

FOALE DE PLUTĂ DE SALVARE Dispozitiv destinat umflării plutelor pneumatice.

FOARFECĂ 1. Nod marinăresc care poate fi simplu, dublu sau filant, adică uşor de desfăcut dacă se trage de capătul dat în dublin. **2.** *v.* cârlig.

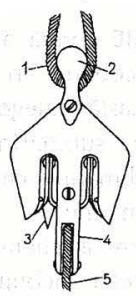
FOARFECĂ, în ~ Două vele întinse, fiecare într-un bord, la aliura vânt din pupa. Se practică pe ambarcaţiuni sau pe goelete.



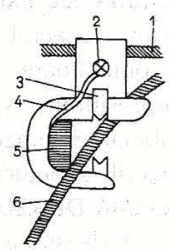
Foarfecă:
A – simplă; *B* – dublă.

FOARFECE: F. de dragă *mil.* Dispozitiv fixat la dragă sau la aparatul paravan pentru tăierea parâmelor minelor ancorate. **F. de fitil** F. special pentru tăierea fitilelor de felinar. **F. de torpilă** Aparat montat în vârful

Ambarcaţiune cu velele în foarfecă:
1 – vela mare; *2* – trinca; *3* – spinacher.



Foarfece de dragă mecanic:
1 – dragă; *2* – cheie; *3* – cuţit; *4* – cheie cu furcă; *5* – parâma drăgii.



Foarfece de dragă cu exploziv:
1 – dragă; *2* – exploziv; *3* – cuţit; *4* – conductori electrici; *5* – placă de presiune; *6* – parâma minei.

conului de război, constând dintr-un cuţit inelar care, aruncat de o mică încărcătură explozivă, taie plăşile contra torpilelor.

FOB (*engl.* Free on Board) *MC* Clauză contractuală prin care vânzătorului îi revine, în contul preţului de vânzare, obligaţia să predea marfa la bordul navei, iar cumpărătorului, să navlosească nava sau să rezerve un anumit spaţiu pe aceasta; totodată, ultimul este obligat să-l informeze pe vânzător despre sosirea navei în portul de încărcare. În cazul vânzării FOB, navlositor este cumpărătorul, iar expeditor-încărcător este vânzătorul. Destinatar poate fi navlositorul sau o terţă parte. Din momentul trecerii mărfii peste copastia navei, dreptul de proprietate, cheltuielile şi riscurile privind marfa revin cumpărătorului.

FOC Velă triunghiulară pe straiurile bompresului *(a nu se confunda cu velastraiul).* Distingem: F. mare, F. mic şi F. săgeţii. Velierele foarte mari pot avea şi un contrafoc, iar pe iahturi se folosesc şi F. de dimensiuni mari, care poartă denumirea de **F.-balon** şi **F.-Genova/genovez.** Pe timp rău se folosesc **F. de furtună,** confecţionate din pânză de vele mai groasă. Denumirea de F. a început să fie utilizată după cel de al doilea război mondial. Anterior se folosea denumirea de **floc,** termen de origine venetiană, ceea ce atestă vechimea marinăriei la români; *v. fig.* greement.

FOC GRECESC *ist.* Amestec inflamabil de smoală, pucioasă, salpetru şi alte substanţe (nu se cunoaşte compoziţia exactă) care, aruncat asupra navelor inamice cu ajutorul unor sifoane (tuburi de metal), provoca incendierea acestora. A fost folosit în bătăliile navale din Bizanţ, fiind o armă foarte periculoasă. Se crede că inventatorul său a fost un grec cu numele de Kalinikos.

FOCA, Anton (1900–? n. Văculeşti, Dorohoi) Comandor. Absolvent al Scolii de Artilerie, Geniu şi Marină. A fost ambarcat pe Mon. „Mihail Kogălniceanu" şi alte nave. Comandant maritim de cursă lungă, ambarcat pe navele comerciale „Dacia" şi „Principesa Maria". A participat în al doilea RM în calitate de comandant pe can. „Stihi" şi puitorul de mine. „Amiral Murgescu", luând parte la numeroase misiuni de luptă. A fost decorat pentru fapte de arme cu Ord. „Mihai Viteazul" (1943). În rezervă din iulie 1947.

FOCAR 1. Porţiune a căldării în care are loc arderea. **2.** *sin. (impropriu)* fochist.

FOCHIST Marinar care lucrează la căldările navei, aprinzând şi întreţinând focurile sau executând alte operaţii necesare funcţionării căldărilor.

FOCOS Dispozitiv mecanic, pirotehnic, electric, acustic, radio-electric etc. destinat producerii exploziei încărcăturilor proiectilelor de artilerie, rachetelor, bombelor, torpilelor, minelor etc. După modul de funcţionare se disting: F. percutante, fuzante de proximitate.

FOCŞA, Constantin (1870–1923; n. Ciumuleşti, Suceava). Comandor. Absolvent al Şcolii Copiilor de Marină (1888) şi al Şcolii de Ofiţeri din Bucureşti. La 1 iulie 1891 este repartizat cu gradul de Slt. la Depozitul Flotilei şi Divizia Echipajelor. Avansează în ierarhia militară, remarcându-se în funcţiile îndeplinite:

comandant al campaniei bricului „Mircea" (1896), şef al artileriei pe Cr. „Elisabeta" (1897), comandant pe navele „România" şi „Fulgerul" (1899), căpitan de port la Turnu Măgurele (1904), comandant al bricului „Mircea" (1911), şef de Stat-Major al Diviziei de Dunăre, fiind ambarcat pe monitorul „L. Catargiu", cu care participă la al doilea război balcanic (1913). În primul război mondial primeşte noi sarcini de răspundere: comandant al Serviciului Transporturilor, comandant al podurilor pe şlepuri şi al bateriilor antiaeriene din Brăila, comandant al podurilor pe şlepuri din regiunea Prut şi al apărării antiaeriene a Galaţiului, comandant al Serviciului Marinei din Galaţi şi al Sectoarelor fluviale. După război, este numit subdirector al Arsenalul Marinei (1920), apoi şef de Stat-Major al Diviziei de canoniere, comandant al Apărării Fixe Fluviale (1921–1925) ş.a. Din anul 1928, avansat la gradul de comandor, funcţionează în Divizia de Dunăre până în 1935, când este trecut în rezervă.

FOCUL SF. ELM Fenomen luminos, denumit după biserica omonimă pe turnurile căreia a fost adeseori observat sub formă de jerbe de scântei albăstrui, albe-violete, albe etc. Fenomenul apare, de regulă, pe obiecte ascuţite (vârfurile catargelor, vergilor), când peste acestea trece întâmplător un flux de particule de apă cu sarcină electrică purtat de vânt; *sin.* corposant.

FOCURILE LA GURĂ, cu ~ 1. Pe vremea căldărilor cu cărbuni, aducerea cărbunilor aprinşi spre gura focarului pentru a scădea presiunea, menţinând-o însă suficient de mare pentru a putea porni imediat. 2. A avea căldarea cu păcură pregătită pentru a ridica imediat presiunea. 3. *arg.* A fi gata de.

FODRĂ Căptuşeală interioară a bordajului navei.

FOEHN (*germ.* Föhn) *meteo.* Vânt cald şi uscat care bate primăvara, uneori în rafale puternice, dinspre crestele munţilor spre văi, grăbind topirea zăpezilor şi producând avalanşe. Durează de la câteva zile la o săptămână. Caracteristic regiunilor alpine din Elveţia şi Tirol. Vânturi de acelaşi gen, sub diferite denumiri, se întâlnesc în Groenlanda, Islanda, pe coasta de S a M. Caspice, pe coasta de E a Coreei, în Caucaz şi în alte zone.

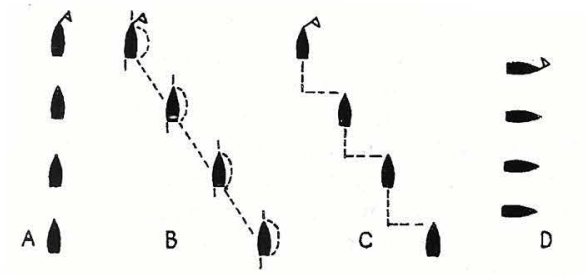
FOMALHAUT Steaua nautică α Piscis (Peştele) Australis, mărimea 1,3; în arabă „Gura peştelui de Sud".

FONSECA Golf în Oc. Pacific la ţărmul Americii Centrale. Lung. de 75 km, lăţ. la intrare 35 km; ad. 27 m. Ţărmuri joase acoperite de arbuşti de mangrove. Port principal: La Union (Salvador).

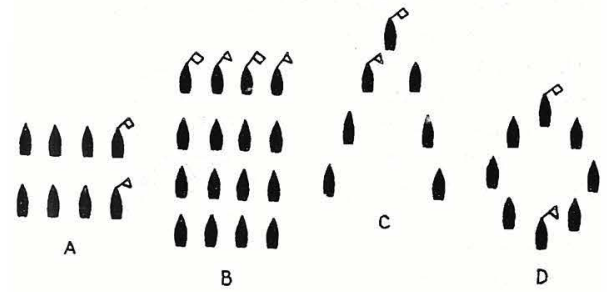
FONTENOY, Maud Navigatoare franceză (27 de ani), prima femeie care a traversat într-o barcă cu rame Oc. Atlantic şi Pacificul de Sud, parcurgâbd în 73 de zile 7000 km, realizând un adevărat record feminin. La bordul micii ambarcaţiuni „Oceor" a plecat din Peru şi a ajuns la insula Hiva Oa din Polinezia franceză la 26 martie 2005. A beneficiat şi de curentul ecuatorial dintre America de Sud şi Polinezia.

FORMALITĂŢI VAMALE Formele ce se îndeplinesc la vamă, la sosirea sau la plecarea unei nave. La sosirea în port nava trebuie să predea organelor vamale următoarele acte: declaraţia proviziei de bord, declaraţia obiectelor personale ale comandantului şi echipajului, declaraţia valutei, lista de echipaj.

FORMAŢIE *mil.* Dispunerea reciprocă a navelor care staţionează, navigă sau acţionează în comun, la intervale, distanţe şi în relevmente stabilite prin



Formaţii simple (liniare):
A – linie de şir; *B* – linie de relevment; *C* – linie de relevment eşalonată; *D* – linie de front.



Formaţii compuse:
A – linie de front dublă; *B* – coloană; *C* – în unghi; *D* – circulară.

regulamente, instrucţiuni etc. F. pot fi simple sau compuse, după cum navele sunt dispuse pe una şi, respectiv, pe mai multe linii. Elementele unei F. sunt: cap, coadă, flancuri, lăţime, lungime (adâncime), linia F., azimutul sau relevmentul F., orientarea sau unghiul F., unghiul de aliniere, distanţa şi intervalul dintre nave; *v. fig.* formaţii.

FORMĂ DE EXCAVAŢIE Formă a reliefului submarin având aspectul unei scobituri, în raport cu suprafaţa înconjurătoare. În această categorie intră: bazinele, depresiunile, şanţurile submarine, abisurile, văile submarine, brazdele submarine, canioanele submarine, sacurile şi puţurile submarine.

FORMĂ DE RELIEF Formă a reliefului submarin care se înalţă deasupra suprafeţei înconjurătoare a fundului mării sau oceanului. În această categorie intră: pragurile submarine, spinarea submarină, pragurile fluviale, crestele submarine, platourile submarine, soclurile insulare, munţii şi vulcanii submarini, peninsulele submarine, bancurile, fundurile mici, întinsurile, recifele, barele, pintenii submarini, domurile, crestele stâncoase.

FORMOSA Denumire portugheză (Ilha Formosa – insulă minunată) a insulei chineze Taiwan.

FORT DE FRANCE Oraş-port şi centru ad-tiv al Ins. Martinica (Arh. Antilelor Mici) situat pe ţărmul de N al g. cu acelaşi nume în partea de V a ins. 65 mii loc. Posesiune franceză. Export de banane, fructe exotice, rom, zahăr etc. Aeroport. Vechiul nume: Fort Royal.

FORPIC *sin.* picul prova sau compartimentul de coliziune prova. **ant. afterpic.**

FORŞPAN *fl.* Remorcă dată între două remorchere care trag de acelaşi convoi pentru a mări puterea de tracţiune.

„FORTITUDE" Denumire codificată a planului de dezinformare şi a acţiunilor concrete de mascare, executate de aliaţi pentru păstrarea secretului operaţiei „Overlord" (*v.* Debarcarea din Normandia). Întrucât intenţia de a debarca, concentrarea de forţe şi acţiunile pregătitoare erau practic imposibil de ascuns, esenţa operaţiei „F" a constituit-o inducerea în eroare a inamicului asupra locului şi momentului debarcării. Aceasta s-a realizat prin trimiterea de cercetaşi în zona Calais (unde nemţii se aşteptau să aibă loc debarcarea) şi alte asemenea acţiuni demonstrative. În paralel, s-au executat antrenamente şi s-au construit mijloace care să suplinească lipsa unor porturi care să permită escaladarea falezelor abrupte de pe litoralul Normandiei. Când convoaiele de nave au pornit spre Est din porturile din sudul Angliei, comandamentul german a fost sigur că se îndreaptă spre Calais, dar pe neaşteptate ele au luat drumul Sud şi au ajuns în zona cuprinsă între Cherbourg şi Le Havre. Chiar şi după începerea debarcării în Normandia, germanii şi-au întărit prezenţa la Calais, considerând Normandia ca pe o simplă acţiune demonstrativă.

FORŢA DIRECTRICE LA BORDUL NAVEI Rezultanta dintre forţa directrice terestră şi forţa magnetismului navei. Această forţă acţionează asupra rozei compasului magnetic de la bordul navei; direcţia ei nu coincide cu direcţia meridianului magnetic, formând cu acesta un unghi egal cu deviaţia compasului, iar intensitatea ei este variabilă, în funcţie de capul (drumul) navei. Dacă se consideră că într-un punct oarecare valoarea forţei directrice terestre H este egală cu unitatea, atunci valoarea forţei directrice la bordul navei se notează cu „λ". În cazul general H = λH, unde

$\lambda = 1 + \frac{a+e}{2}$, a şi e fiind parametrii maselor de fier moale.

FORŢA DIRECTRICE TERESTRĂ Componenta orizontală a magnetismului terestru, care acţionează în centrul rozei compasului magnetic şi orientează acul magnetic al unui compas sau busole (asupra căruia nu se mai exercită altă influenţă magnetică) în direcţia nordului magnetic. Această forţă se notează cu litera H. Valoarea maximă a F.D.T. poate ajunge până la 0,9 din intensitatea magnetismului terestru.

FORŢÁ A fi tensionat, ca în expr. „De îndată ce gripia începe să forţeze..."

FORŢÁ RAMELE A rama cu forţă maximă.

FORŢÁ VELELE A întinde cât mai multe vele, chiar cu riscul de a fi sfâşiate de vânt sau de a se rupe catargul.

FORŢĂ Intensitatea unui fenomen meteorologic, ca forţa vântului, a apei mării sau chiar a cetei; *v.* scara Beaufort, scara mării, scara cetei *(a nu se confunda cu forţa definită de mecanică).*

FORŢĂ DIRECTOARE MEDIE Parte din intensitatea câmpului magnetic terestru care acţionează util asupra compasului. Valoarea maximă a F.D.M. la compasurile etalon ajunge până la 0,9 din intensitatea magnetismului terestru.

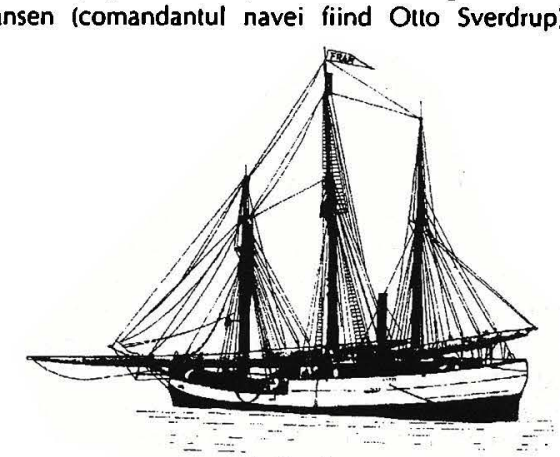
FORŢĂ MAJORĂ *MC* Fenomen natural – vânt puternic, mare rea, calamităţi naturale – care poate produce avarierea sau scufundarea navei aflate pe mare ori staţionate în port.

FOSĂ ABISALĂ *oc.* Depresiune pe fundul oceanelor cu o formă alungită (până la 3 500 km), îngustă (90–110 km lăţime) şi foarte adâncă (6 000–11 000 m). Cele mai importante F.A.: **Oc. Atlantic** – Puerto Rico (lung. 1070 km; ad. 8472 m); Sandwich de Sud (lung. 1830 km, ad. 8264 m); **Oc. Indian** – Sonde (lung. 2900 km, ad. 7209 m); Indiile Orientale (lung. 1744 km, ad. 6335 m); **Oc. Pacific** – Marianelor (lung. 1340 km, ad. 11 022 m); Tonga (lung. 860 km, ad. 10 882 m); Filipine (lung. 1330 km, ad. 10 265 m); Kermandec (lung. 1270 km, ad. 10 047 m); Kurile Kamceatka (lung. 2170 km, ad. 9717 m); Aleutine (lung. 3570 km, ad. 822 m). Multe din F.A. se află în zone cu vulcani activi şi cu activitate seismică; *v.* şi abis, groapă.

FOSFORESCENŢA MĂRII Aspectul luminos şi sclipitor al apelor din unele regiuni ale mărilor calde şi în anumite perioade ale anului, ca urmare a existenţei în apa mării a unor bacterii şi organisme care emit lumină; *v.* şi iacamos.

FOX, Bazinul lui ~ (*engl.* Foxe Basin) G. în Oc. Îngheţat de Nord la ţărmul Canadei între Pen. Melville şi Ins. Ţara lui Baffin. Lung. 600 km; ad. până la 200 m. Cea mai mare parte a anului este acoperit de gheaţă şi poate fi traversat doar în lunile aug.–sept. Poartă numele navigatorului polar britanic Luke Fox care în 1631, la comanda navei „King Charles" (70 t), a explorat zona G. Hudson în încercarea nereuşită de a descoperi drumul (pasajul) de nord-vest din Oc. Atlantic în Oc. Pacific.

„FRAM" Navă de construcţie specială (1893), cu corpul din lemn, pe care exploratorul norvegian Fridtjof Nansen (comandantul navei fiind Otto Sverdrup) a



„Fram"

întreprins expediţia arctică din 1893–1896, navigând în derivă, antrenat de gheţuri, către Polul Nord. Ca-

racteristici: depl. la plină încărcătură 800 t; grosimea bordajului 700–800 mm, L 34,5 m; B 11 m, d 4,75 m; bord liber 1 m; puterea mașinii 220 CP: V 6–7 Nd; echipaj 13 oameni; velatura de goeletă cu trei arbori; suprafața velică 600 m². În perioada 1898–1902, Otto Sverdrup a întreprins o nouă expediție în Arctica, iar în anii 1910–1912 aceeași navă a fost folosită de Roald Amundsen în expediția sa pentru cucerirea Polului Sud. În 1936, din inițiativa exploratorilor polari, nava a fost transformată în muzeu, fiind ancorată în apropiere de Oslo.

„FRANCE" 1. Cea mai mare navă cu vele, de tip barc, cu cinci arbori, cunoscută la acea dată în lume. Construită în anul 1911 la Bordeaux, nava era destinată transportului de cereale, cherestea, salpetru etc. Caracteristici: depl. 5 632 t; L 127,65 m; B 17,6 m; P 7,67 m; TRB 7 000; suprafața velică 5 000 m²; vit. max. realizată 14 Nd. În anul 1922 s-a pus pe uscat în Noua Guinee. **2.** Pachebot francez de construcție modernă (1960) Caracteristici: depl. 55 000 t; L 315,66 m; l 33,70 m; 12 punți; suprafața punților 80 000 m², puterea mașinilor 160 000 CP; vit 34 Nd; capacitate 2 000 de pasageri; echipaj 1 000 de oameni. Această navă de lux, supranumită „orașul plutitor", a fost scoasă din circulație în anul 1974, fără ca marina comercială franceză să fi reușit să amortizeze cheltuielile efectuate.

FRANKFURT PE MAIN (*germ.* Frankfurt am Main) Oraș german (Hessen), port pe R. Main situat la vărsarea acestuia în Fl. Rin. Cca. 750 mii loc. Unul din marile centre industriale și comerciale ale țării. Constr. automobile („Opel"), ind. electrotehnică, chimică, mecanică fină, textilă ș.a. Ind. de armament. Traficul fluvial anual de mărfuri este de 7 mil. t. Nod de comunicații. Aeroport.

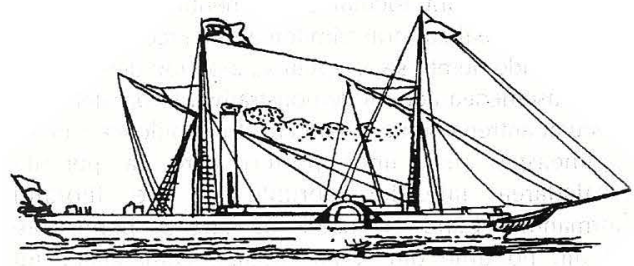
FRANKLIN, John Sir ~ (1786–1847) Navigator englez, explorator al Arcticii. A cercetat nordul Canadei și o mare parte a litoralului nord-american al Oc. Atlantic (1819–1822; 1826–1827). S-a consacrat căutării pasajului (trecerii) de NV din Oc. Atlantic în Oc. Pacific prin nordul Americii. Ultima expediție cu navele „Erebus" și „Terror" (1845–1847) s-a încheiat tragic. John Franklin a pierit împreună cu întreaga expediție de 138 oameni, după ce a părăsit navele blocate și avariate de ghețuri.

FRANȘIZĂ *M.C.* **1.** Parte exceptată dintr-un total, exprimată în procente. În operațiunile de vânzare-cumpărare, transport, depozitare și relații vamale, F. înseamnă „toleranță" sau „marjă" pentru stabilirea pierderilor (scurgeri, evaporații, pierderi din greutate), în general, sau în aprecierea diverselor dimensiuni etc. **2.** În asigurarea maritimă: clauză care exonerează pe asigurator de anumite riscuri.

FRANȘIZA OBIȘNUITĂ Termen de asigurare maritimă prin care se înțelege că în avaria particulară se va aplica franșiza uzuală pentru obiectul asigurat.

FRANȚUZ Buclă a unei sârme făcută colac, având sens invers celorlalte; *v. fig.* colac.

„FRANZ I" Primul vapor de transport mărfuri care a navigat pe Dunăre, aparținând primei societăți dunărene de navigație cu aburi cu sediul la Viena. Construit în 1830 de către șantierul „Schiffswerft Wien-Florisdorf" după un proiect britanic. În același an, la 26 iul., a plecat în prima cursă (inaugurală). Caracteristici: corp de lemn, propulsat cu zbaturi (era prevăzut și cu vele); dim. 48 × 6,75 (11,43 cu zbaturile) × 1,6 m. A efectuat curse regulate pe Dunăre între 1831–1848. În 1841 a fost reconstruit, primind un corp metalic. În vara anului 1848 a fost cumpărat de Ungaria pentru armată și botezat „Meszaros". În acest scop a fost dotat cu II tunuri de 74 mm, VIII de 57 mm și 2 obuziere de 60 mm. În scurt timp a fost preluat de austrieci, primind numele de „General Schlick". A suferit noi modificări, devenind remorcher, apoi transportor, sub denumirea A–7. A fost radiat în 1918.



Vaporul austriac „Franz I" în 1830

FRANZ JOSEPH, Țara ~ Arh. în Europa Arctică situat în N M. Barents la E de Arh. Spitzbergen. Format din 187 de insule cu o supr. de 16 mii km². Aparține Rusiei. Relief stâncos cu alt. max. de 620 m. Majoritatea ins. sunt acoperite de gheață continentală. Faună polară: urși albi, vulpi argintii, foci, morse. Climă polară: temp. med. în ian. – 24° C, iul. +1,6° C. Stațiuni geofizice și meteorologice.

FRASER Fluviu în V Canadei. Lung. de 1370 km; supr. bazinului – 232,5 mii km². Izv. din Munții Stâncoși, traversează platoul Columbiei Britanice, unde are căderi abrupte și se varsă în G. Georgia din Oc. Pacific. Debitul mediu anual este de 2640 m³/s. Îngheață de la sfârșitul lunii noiembrie până în mart.– apr. Navigabil pe anumite sectoare. Importante hidrocentrale.

FRASER, Bruce Ostin (1888–1981) Amiral de flotă britanic. A participat la primul și al doilea RM. În marina militară din anul 1902. A îndeplinit importante funcții de comandă în flota metropolei și flota din M. Mediterană (1938). În 1943–1944 a comandat forța navală care apăra împotriva atacurilor germane traversada convoaielor aliate ce ieșeau din porturile britanice și se îndreptau spre porturile din nordul URSS. În dec. 1943 a condus acțiunile de luptă de la Nordkapp pentru distrugerea navei germane de linie „Scharnhorst". Comandant al flotei britanice din Oc. Pacific (1944–1946) și șef de stat major al Marinei Militare Britanice (1948–1951).

FRAȚII COASTEI *sin.* flibustier.

FRÂNGERE 1. *fl.* Manevră care constă dintr-o întoarcere bruscă a remorcherului, pentru ca prima dană să abată în bordul voit, evitându-se astfel coliziunea, punerea pe uscat sau angajarea într-un rondou. **2.** Forțarea unei sârme în jurul unei rodanțe. Această operațiune se execută, în

cazul sârmelor subțiri, cu ajutorul unui baston sau utilizându-se un vinci spaniol, atunci când sârma este mai groasă.

FRÂNTURĂ Porțiune a bordajului sau a unui element al osaturii, având un unghi ascuțit.

FRÂU DE RECUL *ist.* Parâmă trecută printr-un ochi al culatei tunului cu afet pe roți, care limita reculul spre interiorul navei; *v. fig.* tun.

FRECVENȚĂ DE PRIMEJDIE Frecvență radio internațională de 500 kc/s folosită de navele aflate pe mare pentru apel și traficul radio în caz de primejdie, cât și pentru transmiterea semnalului de alarmă.

FREDERIKSHAVN Oraș-port danez situat la Str. Kattegat. Este legat prin feribot cu or. Larvik (Norvegia) și Göteborg (Suedia). Intrarea în port se face prin două pase cu ad. de 8 m. BMM, situată în partea de SV a portului, are un front de cheuri de 2,4 km, cu ad. de peste 8 m. Asigură bazarea a cca 20% din navele flotei militare daneze. Șantiere navale care asigură reparația navelor de mare tonaj, incl. Cr.

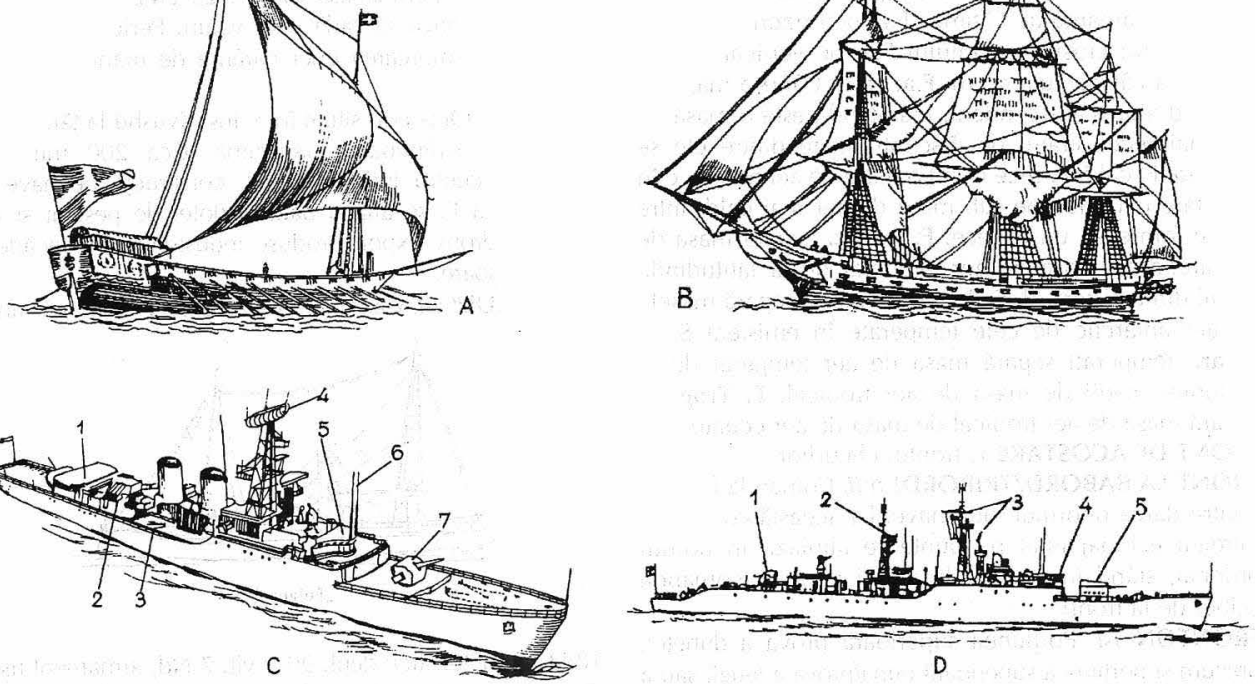
FREETOWN Port pe țărmul de V al Africii la Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Se exportă huilă, min. de fier, diamante. Șantiere de reparații nave. BMM britanică. *ist.* Fondat în 1787 de M. Britanie, a devenit în 1808 centru ad-tiv al coloniei engleze Sierra Leone. Din 1961 este cap. statului independent cu același nume.

FREGATĂ 1. *ist.* Navă cu rame și vele folosită în flotele de galere (sec. XIV–XVI) pentru legătură și alte servicii. Avea 4–5 perechi de rame și o velă triunghiulară, iar pe timpul unor marșuri lungi era remorcată de o galeră. **2.** *ist.* Navă militară cu vele (a doua ca mărime după nava de linie cu vele), cu trei arbori și velatură asemănătoare navei de linie, dar mai rapidă și mai ușor de manevrat, cu artilerie puternică (cca. 40–60 piese) dispusă pe două punți. Folosită în sec. XVII–XIX pentru cercetare, escortă, patrulare etc. **3.** *ist.* Navă militară cu aburi și elice apărută pe la jumătatea sec. XIX și folosită în aceleași misiuni ca și F. (2). Mai târziu a fost cuirasată, devenind cu timpul navă de linie. **4.** *ist.* În al doilea RM au luat numele de F. navele de escortă și patrulare construite la început în SUA. în anii 1943–1945. Ele aveau un depl. de cca 1000–1500 t, vit. de 20 Nd și un puternic armament ASm și AA. **5.** În prezent, F. moderne au un rol important în căutarea și distrugerea Sm., apărarea AA, ASm și ApAR a navelor și transportoarelor, în acțiunile forțelor de apărare a grupărilor de PA, grupărilor de debarcare și a convoaielor. Caracteristici: depl. până la 7000 t; vit. peste 30 Nd.; armament: 1–2 elicoptere de căutare și distrugere a Sm., lansatoare de rachete navă-navă, navă-Sm, navă-aer, artilerie AA automată pentru apărare apropiată AA și antirachetă, torpile ASm ș.a. Marina militară română are în compunere fregatele: F – 111 „Mărășești", F – 221 „Regele Ferdinand", F – 222 „Regina Maria". **6.** *arg.* Fată frumoasă.

FREGATĂ CUIRASATĂ *ist. v.* fregată (3).

„FRIPONNE" *v.* „A" (cononieră/dragor).

FRISICE Grup de insule joase, nisipoase în M. Nordului. Se succed pe o distanță de cca 250 km de-a lungul țărmului Olandei până în Iutlanda. Supr. totală este de



Fregate:
A – fregată malteză din sec. XV; *B* – fregată din sec. XIX; *C* – fregată universală: *1* – platformă pentru elicopter; *2* – aruncător antisubmarin; *3* – tub lanstorpile; *4* – antenă radiolocație; *5* – comandă; *6* –antene radio; *7*– tun; *D* – fregată pentru conducerea aviației; *1*– tun AA; *2* –antenă SRL pentru conducerea aviației; *3* – antene SRL navale; *4* – comandă; *5* – turelă dublă.

480 km². Ins. F. de V ţin de Olanda (până la vărsarea Fl. Ems), Ins. F. de E aparţin Germaniei (până la vărsarea Fl. Weser), iar cele de N se întind de-a lungul Pen. Iutlanda şi aparţin Germaniei şi Danemarcei. Ins. F. sunt separate de ţărm de o fâşie (*ol.* Wad) care, sub acţiunea mareei, este zilnic inundată şi desecată; formată din ţărmurile vechi distruse de valuri. Ins. sunt acoperite cu arbuşti şi păduri de pin; creşterea oilor, pescuit ş.a.

FROBISHER, sir Martin (1535–1594) Navigator şi explorator englez. Participă la expediţii corsare şi piraterești pe coasta Guineii (1553–1554). Sprijinit de coroană şi de negustori, conduce mai multe expediţii în căutarea drumului către Katai (China) de la E spre V prin nordul continentului american (1576–1580). Descoperă marele arhipelag din N Canadei cu zonele cunoscute azi ca Ins. Baffin şi G. Hudson, dar nu şi trecerea căutată. Participă în 1586 la comanda unei nave în expediţia piraterească a lui Francis Drake în Antile (Indiile de Vest) şi se acoperă de glorie în luptele împotriva „Invincibilei Armada" (1588).

FROBISHER BAY Intrând al Atlanticului de Nord orientat către Nord-Vest de la capătul de Sud-Est al insulei Baffin (Canada). Această baie este lungă de aproximativ 150 mile (240 km) şi lată de 20–40 mile (39–64 km), având o adâncime maximă de 120 m. A fost descoperită în 1576 de către navigatorul englez Sir Martin Frobisher, care credea că este vorba de strâmtoare. În 1860 s-a constatat că este doar un golf mic (baie).

FRONT ATMOSFERIC Strat îngust de discontinuitate (interacţiune) între două mase de aer adiacente din troposferă, deosebite ca proprietăţi fizice (îndeosebi termice). Este înclinat sub un unghi foarte mic faţă de suprafaţa Pământului. Lăţimea F.a. pe orizontală atinge zeci de km: grosimea stratului F.a. pe verticală poate ajunge la câteva sute de m. **F.a. cald.** Când o masă de aer cald alunecă ascendent, înaintând peste o masă de aer mai rece, stratul de discontinuitate dintre ele se numeşte F. cald. **F. rece** Când o masă de aer mai rece în înaintare pătrunde pe sub masa de aer mai cald, între ele se formează un F. rece. **F. Arctic.** Separă masa de aer arctic de masa de aer temperat de la latitudinile medii din emisfera N. **F. Antarctic** Idem, separă masele de aer antarctic de cele temperate în emisfera S. **F. Polar.** (temperat) separă masa de aer temperat de la latitudini medii de masa de aer tropical. **F. Tropical** separă masa de aer tropical de masa de aer ecuatorial.

FRONT DE ACOSTARE *v.* frontul cheurilor.

FRONT LA BABORD/TRIBORD! *mil.* Comandă folosită pentru darea onorului între nave. La această comandă, întregul echipaj aflat pe punte se aliniază în bordul ordonat, stând în poziţia de drepţi până la comanda „Liber de la front!"

FRONTON *ist.* Porţiunea superioară prova a dunetei, precum şi porţiunea superioară pupa/prova a teugii sau a spardecului; *v. fig.* navă de 74.

FRONTUL CHEURILOR *MC* Lungimea totală a cheurilor costiere, a cheurilor amenajate pe diguri şi pe moluri, precum şi a debarcaderelor la care pot acosta navele în vederea operaţiunilor de încărcare/descărcare. Caracterizează capacitatea de operare a portului şi se exprimă în km. *sin.* Front de acostare.

FRONTUL DANELOR Lungimea totală a danelor unui cheu destinate acostării navelor în vederea desfăşurării operaţiunilor de încărcare/descărcare, ambarcării şi debarcării pasagerilor ş.a.

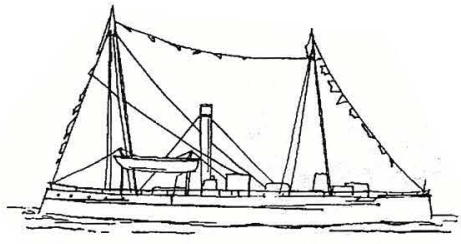
FRONTUL VALULUI Linia care trece de-a lungul crestei valului şi care este aproximativ perpendiculară pe direcţia de propagare a acestuia.

FRUNZIANESCU, Angelo (1870–1923; n. Viena). Comandor. Urmează, începând cu anul 1886, cursurile Şcolii Navale din Fiume, la absolvirea cărora, cu gradul de aspirant, intră în marina austro-ungară unde este avansat la gradul de Lt. La 1 octombrie 1897 este primit în Flotila română, funcţionând din 1898, cu gradul de Cpt., pe Cr. „Elisabeta", la Apărarea Porturilor Fluviale, la Administraţia Centrală a Războiului şi la Inspectoratul General al Porturilor. Până la intrarea României în primul război mondial, avansat constant în grad, asigură funcţii importante, între care: şeful Apărărilor Fluviale (1908), comandant al Părţii Sedentare a Diviziei de Dunăre, comandant al Punctelor de sprijin şi informaţii (1911), director al Şcolilor şi Depozitelor Diviziei de Mare (1914). În primul an de război îndeplineşte, sub ordinele superioare ale amiralului rus Patton, funcţia de comandant al Apărării Portului Constanţa, iar după ocuparea Dobrogei de inamic, comandă, până la sfârşitul războiului, Depozitele Generale ale Marinei, de la 1 aprilie 1917 cu gradul de comandor. După război, continuă să funcţioneze în cadrul marinei militare, până la 1 noiembrie 1923, când se stinge din viaţă în plină activitate.

FUGĂ ÎNAINTEA VÂNTULUI Manevră pe mare rea, când se navigă cu vântul în pupa. O asemenea manevră poate deveni periculoasă din cauza ambardeelor, care tind să facă nava să cadă între valuri. Pericolul poate fi evitat prin remorcarea unei parâme de manila filată în pupa.

FUKUOKA Oraş-port situat în N Ins. Kyüshü la ţărmul G. Hakata, la strâmtoarea Tsushima. Cca 200 mii loc. Important centru industrial incl. construcţii de nave şi avioane. La F. se află o bază a flotei de pescuit şi un hidroaerodrom. Export produse industriale cu precădere ale ind. uşoare.

„FULGERUL" *ist.* Canonieră construită la Toulon în anul



„Fulgerul"

1873. Caracteristici: depl. 90 t; vit. 7 Nd; armament uşor de artilerie. A intrat în serviciul marinei române în iunie 1874, fiind a treia navă cu vapori din flotila fluvială; *v.* „România". În timpul Războiului de Independenţă din 1877–1878 a intrat în compunerea flotei ruse sub numele

de „Marele duce Nicolae" și a participat la luptele desfășurate pe Dunăre.

FULTON, Robert (1765–1815). Inginer american. În 1800 a construit submarinul „Nautilus", dar proiectul a fost abandonat din lipsă de fonduri. În 1807 a realizat vaporul „Clermont" care, spre deosebire de invențiile lui John Fitch (*v.*), s-a bucurat de succes comercial. În războiul dintre Anglia și SUA (1812–1814) a realizat fortul plutitor propulsat cu aburi „Demologos" destinat apărării portului New York.

FUM DE COPRA Vapori ce conțin acid carbonic și bioxid de carbon, produși de încărcăturile de copra.

FUM DE GER Pâclă ce se formează în mările polare prin evaporarea apei ca urmare a trecerii unei mase de aer foarte rece pe deasupra apei libere. Pâcla se poate întinde pe o înălțime de mai multe sute de metri; *sin.* fum de mare.

FUMIGAȚIE (Deratizare prin gaze) Producere de fum sau gaze toxice pentru dezinfectarea compartimentelor și magaziilor unei nave. Sunt folosite bioxidul de sulf, acidul cianhidric, oxidul de carbon, cianura de sodiu sau potasiu ș.a. Se practică încă de pe vremea galerelor.

FUMIZA *mil.* A lansa o perdea de fum pentru a masca desfășurarea unei acțiuni de luptă, deplasarea unui convoi etc. Fumizarea are loc folosind în acest scop un pulverizator de fumizare sau aparate și substanțe speciale. În executarea acestor operațiuni trebuie să se țină seama de viteza și de direcția vântului, precum și de viteza și de drumul navei pentru ca, la terminarea fumizării, perdeaua de fum să aibă dimensiunile stabilite și să se găsească în relevmentul și la distanța optimă în raport cu obiectivul ce urmează a fi mascat.

FUMIZARE Acțiunea de a fumiza.

FUND 1. Solul aflat sub apa mărilor, cursurilor de apă, lacurilor etc. **F. înalt** Ridicătură de întindere mică, ce se poate descoperi (usca, ieși la suprafață) pe mare rea sau la maree joasă. **F. mic** Platou submarin situat la adâncime mică, care se descoperă în unele puncte pe mare rea sau la maree joasă. **2.** Adâncimea apei. ◇ „Babord/tribord 10 m, fund" Formulă de raport folosită de sondor în momentul în care sonda a atins F. la adâncimea de 10 m. Dacă sonda nu a atins F., se spune „Fără fund!". **F. mare** Ridicătură a solului situată la o adâncime mare. ◇ „A găsi F." A atinge fundul cu sonda, „A simți F." *(despre navă)* A pierde din viteză și din calitățile manevriere din cauza efectului F. **3.** Adâncime din punctul de vedere al ancorării. **F. de ancoraj** F. care permite ancorarea din punctul de vedere al ținutei; *v.* natura fundului *(a nu se confunda cu ancoraj)* ◇ „F. de bună ținută" F. format din argilă sau nămol tare, pe care ancora mușcă și ține bine nava, fără a se încălța (înnămoli). „F. de ținută acceptabilă" F. format din nisip (de grosime suficientă), scoici sfărâmate, nămol moale, care pot însă încălța (acoperi) ancora, ceea ce reclamă schimbarea frecventă a locului de ancorare pentru a nu risca pierderea acesteia. „F. de mare adâncime" F. pe care nu se poate ancora. **4.** Porțiune din bordajul navei, cuprins între gurnă și chilă; poate fi simplu sau dublu. **5.** Porțiunea inferioară a unui pavilion. **6.** Porțiunea inferioară a unei vele *(a nu se confunda cu burta).*

FUND NEFAVORABIL Porțiune a fundului unei ape care nu asigură condiții bune pentru ancorare.

FÚNDA ANCORA Comandă pentru a fundarisi ancora.

FUNDARISI 1. A lăsa ancora să cadă din nară sau de pe ancorator (ancora nu se aruncă niciodată). **2.** A arunca peste bord un obiect care nu plutește.

FUNDĂȚEANU, Preda (1890–1969) Viceamiral (1945). Absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină cu gradul de Slt. (1912). Și-a început cariera, pe Cr. „Elisabeta" apoi, în cadrul Diviziei de Dunăre, ca șef al secției baraje-mine. A participat la războiul balcanic, în flota de operații (1913). În timpul primului RM s-a distins în cadrul Apărărilor sub apă, fiind decorat cu ordinul „Mihai Viteazul", crucea militară franceză și ordinul rus „Sf. Ana" pentru fapte de arme. În perioada interbelică a avut o bogată activitate, comandând o canonieră și ca șef al Secției Hidrografice al Div. de Dunăre. Avansat Cpt. Cdr, este numit aghiotant regal (1930). Doctor în drept, științe economice și politice al Universității București (1933). Membru corespondent al Academiei Române. Atașat militar al României în Italia (1938), apoi șef al Direcției Dunării maritime (1939–1947). Demisionat din armată (1941) din cauza unor neînțelegeri cu mareșalul Antonescu, a continuat să conducă activitatea Direcției Dunării maritime. După al doilea RM a fost persecutat politic, fiind deținut între anii 1953–1956, după care a fost reabilitat și repus în drepturi. Viceamiralul F.P. a adus o contribuție importantă la cunoașterea Dunării românești, în special a Dunării maritime și a gurilor fluviului. Lucrări publicate: **Libertatea mărilor, dezarmarea și prizele maritime** (1933), **Ieșirea la mare** (1944), **Considerațiuni geofizice asupra fenomenului de la gurile Dunării** (1947) ș.a.

FUNDY (*engl.* Bay of Fundy) G. în Oc. Atlantic la țărmul de E al Canadei, situat între Pen. Noua Scoție și continent. Lung de 300 km, lat de 90 km; ad. până la 214 m. Maree semidiurnă cu cea mai mare amplitudine de pe glob – 19,6 m.

FUNGĂ 1. Manevră curentă folosită pentru a ridica și a pune la post un arbore gabier sau un arboret. F. nu este garnisită în permanență, ci numai atât cât durează manevra. **2.** Manevră curentă pentru a încrucișa și a descrucișa o vergă sau un pic. **3.** Manevră curentă pentru a întinde un foc sau un velastrai.

FURBIȘA A lustrui alămurile unei nave cu motorină, alifie engleză (pastă de furbișat) ș.a. ◇ „A F. tangonul" *arg.* A pierde vremea cu argumente neîntemeiate (tangonul nu se furbișează, nefiind de alamă).

FURBIȘAT Operațiunea de a furbișa (nu se spune furbișare).

FURCĂ 1. Piesă longitudinală așezată pe o falcă, pe care se sprijină gabia; *sin., înv.* bare longitudinale. **2.** Dispozitiv format din manevra principală și dintr-un capăt de parâmă matisit; ambele se termină cu un ochi prin care se trece o cusătură pentru a capela o manevră pe gâtul catargului. Se practică la straiuri (**F. de strai**).

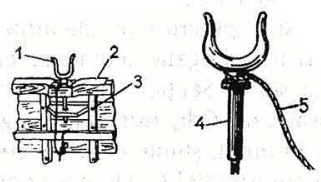
FURCĂ DE GHEAȚĂ Instrument folosit la tragerea blocurilor de gheață tăiate în iernatic.

Furcă de gheață

FURCĂ DE GHIU Furcă metalică pe care se sprijină ghiul unei nave de agrement aflate în port; *v.* gabie, troţă (de vergă), vergă.

FURCĂ DE TROŢĂ Piesă în formă de arc prinsă rigid cu capetele de două brăţări montate la mijlocul unei vergi, care susţine dispozitivul cu vârtej ce permite orientarea vergii în plan orizontal.

FURCHET 1. Piesă în formă de furcă pe care se sprijină rama. Piciorul său se reazemă pe talpa furchetului. **2.** Piesă în formă de furcă pe care se reazemă şcondrul unei nave fluviale când acostează la mal.



Furchet:
1 – furchet; *2* – copastie; *3* – talpă; *4* – picior; *5* – saulă.

FURCULIŢĂ DE ÎNFĂŞURAT Instrument de înfăşurat mai mic decât lingura de înfăşurat.

FURNIZOR MARITIM (Ship chandler) Firmă al cărei obiect de comerţ este procurarea de provizii şi orice furnitură (parâme, lanţuri, hărţi etc.).

FURTUN Tub flexibil din pânză impermeabilă, folosit pentru stingerea incendiilor, spălarea punţii a lanţului ancorei etc. Se strânge într-un suport de tablă; *sin.* manică.

FURTUN DE TRANSFER Tub de dimensiuni mari, utilizat pentru a face combustibil în mare prin transfer.

FURTUNĂ După scara Beaufort, vânt între forţa 7 (aproape furtună) şi forţa 9 (furtună tare).

FURTUNĂ MAGNETICĂ Perturbare violentă şi de lungă durată a caracteristicilor câmpului magnetic terestru, cu repercusiuni negative asupra propagării semnalelor radio şi indicaţiilor compasului magnetic.

FURTUNI ECHINOCŢIALE Veche credinţă marinărească potrivit căreia la echinocţii s-ar produce furtuni cu durată de trei–şase zile. Meteorologia modernă a demonstrat netemeinicia unei astfel de credinţe.

„FURY" Velier cu care navigatorul britanic William Edward Parry a întreprins două expediţii polare, făcând importante descoperiri în Arctica canadiană în anii 1821–1822 şi 1824–1825. În ambele expediţii, „F" a navigat împreună cu nava cu vele „Hecla". Cu numele celor două nave a fost botezată strâmtoarea care desparte uriaşa insulă Ţara lui Baffin de Peninsula Melville, dovedind că insula nu este o parte a continentului. Avariată din cauza gheţurilor, „F" a fost părăsită, iar Parry s-a întors în 1825 în Anglia pe nava „Hecla" cu echipajele ambelor corăbii.

FUS Porţiunea tronconică a unui vârf de catarg, situată imediat sub măr.

FUS ORAR Fâşie pe suprafaţa Pământului, cuprinsă între două meridiane situate la 15° unul de altul, pe a cărei întindere se păstrează aceeaşi oră oficială (ora fusului). F.O. zero se întinde cu câte 7°30′ la Est şi Vest de Greenwich. Ora României este aceea a fusului 2 Est Greenwich.

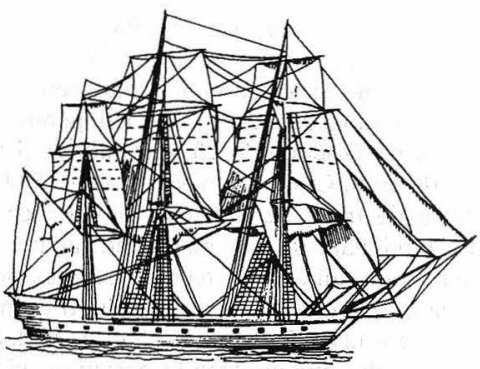
FUSS, table ~ Table de înălţimi şi azimuturi la care se foloseşte descompunerea triunghiului sferic de poziţie în două triunghiuri, printr-o perpendiculară coborâtă din astru.

FYN Insulă situată în zona strâmtorilor din M. Baltică, făcând parte din grupul Ins. daneze. Supr. 2976 km²; pop., incl. din insulele înconjurătoare 500 mii loc. Relief deluros cu alt. până la 131 m. Ţărmuri joase, crestate de mici golfuri; climă temperată maritimă; temp. med. în ian. 0° C, iar în iul. +17° C. Legată cu poduri peste strâmtoarea Beltul Mic cu Pen. Iutlanda şi cu feriboturi de insulele înconjurătoare. Păduri de fag, păşuni. Centru ad-tiv Odense.

G

G. 1. Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Am nevoie de pilot". La navele de pescuit, când sunt aproape una de alta şi au scule la fund, înseamnă. „Îmi trag plasele". **2.** Coeficient aproximativ octantal al deviaţiei compasului magnetic.

GABARĂ 1. Navă comercială mare, cu vele, de tipul bric sau navă-barc cu trei arbori, folosită în sec. XVIII – XIX la transportul mărfurilor. **2.** Navă de dimensiuni reduse, cu corp metalic sau de lemn, folosită pentru transportul pietrei necesare construcţiilor hidrotehnice. **3.** Platformă plutitoare cu fundul plat, destinată serviciului portuar, fiind folosită prin remorcare la transportul utilajelor, materialelor, la instalarea macaralei ş.a. **4. G. basculantă** Navă tehnică fără propulsie, cu fundul plat şi puntea construită în pantă spre unul din borduri, utilizată la transportul şi bascularea de bolovani de piatră şi anrocamente în lucrările de construcţii hidrotehnice.



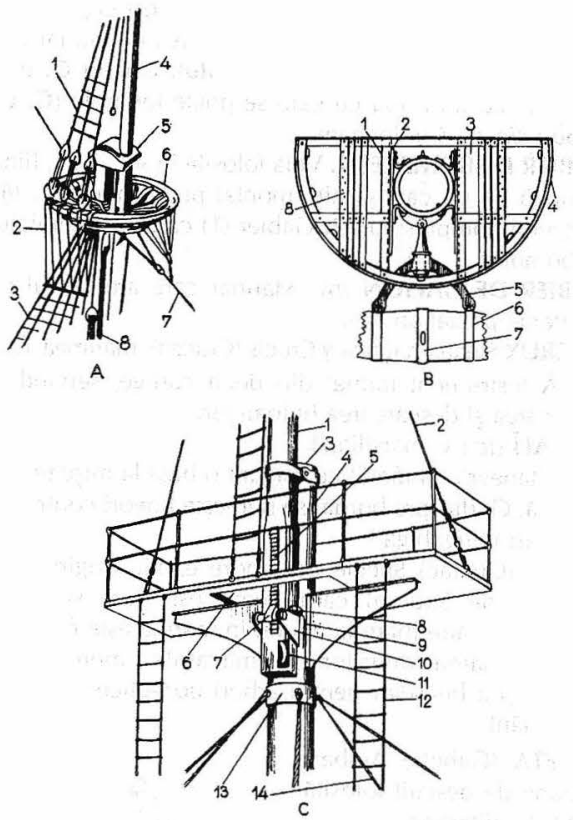
Gabară (sec. XVIII–XIX)

GABARIT DE NAVIGAŢIE *fl.* Ansamblu de dimensiuni caracteristice maxime, în funcţie de care se stabileşte tonajul navelor ce pot intra şi naviga pe un fluviu, canal etc. **G. şenalului** Lăţimea, adâncimea navigabilă şi raza de curbură a unui şenal; **G. de aer** Spaţiul de deasupra apei, care poate fi limitat de înălţimea podurilor, de distanţa dintre picioarele unui pod etc. **G. de apă** Spaţiul dedesubtul oglinzii apei.

GABARIU *înv.* Şablon pentru construcţii navale.

GABES (*lat.* – Syrtis Minor, fr. – *Golfe de Gabes)* Intrând pe coasta de E a Tunisiei, din nordul Africii. Este lung de 100 km şi lat de 100 km, fiind mărginit de insulele Qaranqannah (Kerkena) la NE şi Jarabah (Djerba) la SE. Cu excepţia Strâmtorii Gibraltar şi a Golfului Veneţiei, aceasta este singura parte a M. Mediterane unde amplitudinea mareei este ceva mai mare. (2,5 m la sizigii), ceea ce face ca la reflux să iasă la suprafaţă o bună parte din bancurile de nisip. În zona porturilor Qăbis (Gabes) şi Sfăqis (Sfax) se practică pescuitul de bureţi şi ton. În zona golfului, la E de Sfăgis, se află rezerve de petrol şi gaze naturale.

GABIE 1. Platformă la îmbinarea coloanei cu arborele gabier, care serveşte la deschiderea sarturilor ultimului şi ca loc de repaus pentru gabieri între două manevre; pe vremea navelor cu vele servea şi ca post de luptă pentru trăgătorii de elită cu puşca. G. se reazemă pe



Gabii:
A – gabie de navă cu vele (sec. XVII); *1* – sarturile arboretului; *2* – contrasarturi; *3* – sarturile coloanei; *4* – arboret; *5* – butuc; *6* – gabie; *7* – strai; *8* – coloană. *B* – gabie de velier modern: *1* – furcă; *2* – falcă; *3* – gaură de pisică; *4* – ramă (arc); *5* – furca troţei; *6* – cerc de troţă; *7* – cerc de atârnătoare; *8* – gaură de porumbel. *C* – gabie de navă modernă; *1* – arboret; *2* – sartul arboretului; *3* – butuc; *4* – capul coloanei; *5* – cremalieră; *6* – gaură de pisică; *7* – castanetă; *8* – cheie (cașcaval); *9* – furcă; *10* – falcă; *11* – ferăstruică cu rai; *12* - scară de pisică; *13* – cerc de sugrumătură; *14* – sartul coloanei.

coloană prin intermediul unor piese longitudinale, denumite furci, care, la rândul lor, se sprijină pe două fălci aşezate în bordurile coloanei. Pentru urcarea în G. se utilizau în trecut nişte decupări practicate în platformă, care purtau denumirea de găuri de pisică.

Podeaua G. este prevăzută cu găuri de porumbel prin care trec manevrele curente. Uneori G. are şi o balustradă. **2.** *ist.* Platformă cu parapet pe arborele galerei, în care se instalau arcaşi, archebuzieri sau chiar tunuri mici. **G. militară.** În perioada 1880–1900, G. (1) cu parapet sau închisă complet, în care se instalau tunuri-revolver pentru a executa trageri asupra punţilor navelor inamice ce veneau la abordaj.

GABIER 1. Marinar specialist în manevra velelor, bărcilor şi instalaţiilor de punte. Primul manual al G. a fost editat în ţara noastră în 1881, sub redacţia amiralului N. Dumitrescu-Maican. **G. de luptă** *ist.* G. care acţionează de la vârful vergii. Pe vremea marinei cu vele, G.d.L. aruncau grenade asupra echipajelor navelor inamice în momentul abordării acestora. **2.** Velă pătrată, a doua începând de la punte. La navele cu trei arbori, cu vele pătrate, se deosebesc: **G. mic/trinchet, G. mare, G. artimon**; *v. fig.* velatură. Începând de la mijlocul sec. XIX, vela a fost împărţită în două, cea inferioară păstrând denumirea de G., iar cea superioară de contragabier (**G. dublu**). Uneori G. este prevăzut cu un rulou cu care se poate terţarola (**G. cu rulou**); *sin.* G. Cuningham.

GABIER DE BOMPRES 1. Velă folosită în sec. XVII, fiind arborată pe un catarg mic, montat pe bompres; *v. fig.* arboretul bompresului. **2.** Gabier (1) care face serviciul pe bompres.

GABIER DE GALION *înv.* Marinar care are postul de curăţenie pe galion. (2).

GACRUX Steaua nautică γ Crucis (Crucea), mărimea 1, 3.

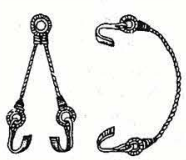
GAFĂ Instrument format din două cârlige, servind la încărcarea şi descărcarea butoaielor.

GAGALÎ (*tc.*) *v.* marsiliană.

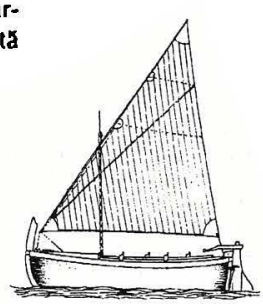
GAI Manevră (parâmă) ce asigură o bigă la mişcarea ei laterală. G. dinspre bordaj se numeşte uneori contragai. *sin.* braţ; *v. fig.* bigă.

GAIAC (Guaiac) Specie de arbore exotic originar din America de Sud, al cărui lemn este tare şi are o rezistenţă foarte mare la uzură. În marină este folosit la confecţionarea raiurilor de macarale, merelor (de arbore) şi a bucşelor pentru arbori port-elice; *sin., înv.* lemn sfânt.

GAJETA (Gaheta) Ambarcaţiune de pescuit folosită în M. Mediterană.



Gafă



Gajeta

GALAPAGOS (*sp.* Galapago – broască ţestoasă) Arh. situat în zona subecuatorială a Oc. Pacific la V de America de Sud. Aparţine statului Ecuador. Este format din 16 insule cu supr. totală de 7,8 mii km². Pop. 4 mii loc. Ins. sunt de origine vulcanică, formate din lavă de bazalt cu numeroase cratere de vulcani stinşi şi activi (cca 2000). Ţărmurile abrupte sunt înconjurate de numeroase stânci ieşite la suprafaţă sau subacvatice. Climă tropicală uscată, temp. medie anuală cca +23° C. Flora şi fauna se remarcă printr-o multitudine de specii (broaşte ţestoase gigant, iguane caracteristice zonei ş.a.) Cercetarea particularităţilor florei şi faunei de pe Ins. G. a servit ca material de observaţii savantului britanic Ch. Darwin la fundamentarea teoriei originii speciilor. *ist.* Descoperită în 1535 de spanioli, a intrat în posesia Ecuadorului în 1892 şi a fost folosită iniţial ca loc de deportare a deţinuţilor. O dată cu deschiderea canalului Panama a căpătat o importanţă strategică deosebită. BMM a flotei ecuadoriene; *sin.* Arh. Colon.

GALAŢI Cel mai mare port fluvio-maritim situat pe malul stâng al Dunării între km 157 şi km 145,4. (Mm 78) Portul este împărţit în: sectoarele portului vechi pentru pasageri şi balast; bazinul docurilor (mărfuri generale şi cereale); bazinul mărfurilor lemnoase; danele pentru produsele metalurgice. Aceste sectoare au în total 53 de dane. Lung. frontului de cheuri 4,4 km. Danele sunt dotate cu 39 macarale de cheu şi 56 macarale mobile. Suprafaţa portuară este de 240–250 mii m² (supr. bazinului docurilor 12 300 m²). Capacitatea tehnologică de trafic 12,3 mil. t/an. Şantierul naval poate construi nave de până la 65 000 tdw; dispune de două macarale gigant de 50 şi 320 tf, un doc uscat cu două compartimente fiecare de 235 × 35 m, o cală pentru nave de 20 000 tdw şi una pentru nave de 7 500 tdw. Portul industrial se află în amonte de vărsarea Siretului, fiind specializat în descărcarea minereului de fier şi a cocsului. Cheul pentru navele maritime este lung de 800 m, iar cel pentru navele fluviale 120 m. Dispune de 26 macarale de 5 tf şi 18 macarale de 16 tf. Operează nave până la 25 000 tdw. Capacitatea de trafic 22 mil. t/an iar de încărcare a cenuşii – 2 mil. t/an. *ist.* Sunt mai multe variante asupra numelui dat oraşului Galaţi; cea mai acceptată se referă la originea galică, ceea ce ar da oraşului o vechime de la 350–330 ani î.Hr. O altă variantă este cea legată de trimiterea aici de către împăratul Constantin cel Mare a unui vicar cu numele de Cocceius Galatus. În 1621, tătarii au incendiat oraşul şi au omorât mulţi locuitori. În 1695 a fost din nou incendiat, de astădată de contele Transilvaniei Rákoczi în alianţă cu Radu Mihnea al III-lea. În 1711, turcii şi tătarii au jefuit G. profanând bisericile şi mormintele. În 1877 pe la G. au trecut trupele ruseşti în Dobrogea. În primul RM, G. a fost întărit pentru a putea executa transporturile militare spre Isaccea şi Chilia Nouă. În al doilea RM, oraşul şi portul au suferit distrugeri în urma bombardamentelor executate de aliaţi şi de către trupele germane în retragere. După război a fost reconstruit şi s-a dezvoltat ca un important port fluvio-maritim, centru industrial, comercial şi cultural.

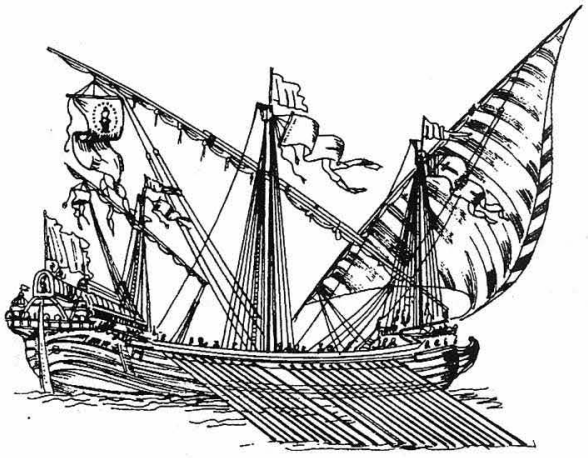
GALAXIE *astr.* Grupare uriaşă de stele şi alte corpuri cereşti, putând avea formă sferică, elipsoidală, lenticulară sau neregulată. Sistemul stelar din care face parte Soarele conţine cca 200 miliarde de stele, simple, multiple sau grupate în roiuri ori asociaţii, precum şi

materia interstelară gazoasă-pulverulentă. Forma ei este în general lenticulară, iar diametrul ecuatorial este de aproximativ 85 000 de ani-lumină. Soarele se află în apropierea planului ecuatorial, la aprox. 27 000 ani-lumină de centru; *v.* şi quasag.

GALBENĂ, Marea ~ Mare în V Oc. Pacific, cuprinsă între Pen. Coreii şi ţărmul de NE al Chinei; la S comunică cu M. Chinei de Est. Supr. 416 mii km²; ad. med. 38 m, max. 106 m; ţărmurile joase cu multe golfuri. Climă temperată musonică; zona este bântuită de uragane tropicale (taifunuri) în perioada iun.–oct. Temp. apei în feb. 0-+8° C, în aug. +24– +28° C; salinitatea 30–34 ‰. Maree semidiurnă neregulată, cu ampl. de 3–4 m, iar la ţărmul Coreii 9 m. Principalele porturi şi BMM: Weihai, Lushun (Port-Arthur), Dalian, Tianjin – China; Inchon (Cemulpo) – Coreea. *ist.* M.G. a fost teatrul mai multor confruntări navale, cea mai importantă având loc la 26 iulie 1904 în timpul războiului ruso-japonez, când Esc. rusă de la Port-Artur a fost atacată de gruparea principală a flotei japoneze. Formaţia de luptă a Esc. ruse a fost dezorganizată şi a avut pierderi. O parte din navele Esc. s-au întors la Port-Arthur, iar o parte s-au refugiat în porturi neutre unde au fost internate.

GALBORD Filă din tablă sau din scânduri, aflată în imediata vecinătate a chilei.

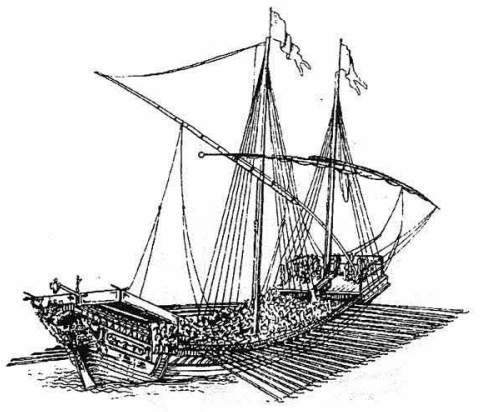
GALEASĂ *ist.* Navă de luptă (sec. XVI–XVII), de tipul unei galere mari, cu lungimea de 80 m, având rame, trei arbori şi trei vele. La vânt slab se foloseau rame de dimensiuni foarte mari, fiecare dintre ele fiind acţionată de şase–opt oameni. Avea o viteză redusă, fiind



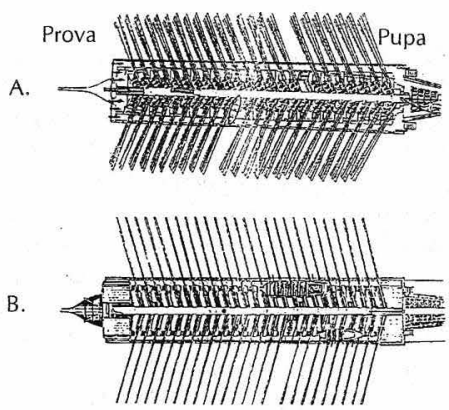
Galeasă (sec. XVII)

echipată însă cu armament mai puternic (60 de tunuri) decât o galeră. Ca urmare a faptului că manevra foarte greu, G. a cedat repede locul navei cu vele purtătoare de artilerie. G. au fost folosite prima dată de veneţieni în bătălia navală de la Lepanto (7 oct. 1571).

GALERĂ *ist.* Navă cu rame şi doi arbori cu vele latine, folosită în sec. VII–XVII , mai ales în M. Mediterană, pentru luptă şi comerţ. Ca prototip au fost folosite nave din perioada antichităţii. G. de luptă erau uşoare, aveau formă alungită (**nave lungi**, având 40–50 m lungime şi 4,5–7,5 m lăţime, spre deosebire de cele de transport greoaie cu lăţime mare – **nave rotunde**) şi erau prevăzute cu 16–25 rame în fiecare bord. Trăgătorii la rame erau, de regulă, condamnaţii la muncă silnică, fiind ţintuiţi în lanţuri. Luptătorii individuali aveau pumnale, săbii, plase, suliţe, prăştii, arcuri, arbalete, protejându-se cu scuturi şi armuri. Artileria era concentrată mai ales în prova navei. Până la introducerea în sec. XIV-lea a tunurilor navale (bombarde, falconete, tunuri) armamentul principal al G. îl constituiau catapultele. Etrava navelor de luptă era echipată cu un pinten care se folosea pentru străpungerea bordajului navelor inamice. Pe timpul luptei nava era manevrată cu ajutorul ramelor putând atinge o viteză de 7 Nd (13 km / h). G. au dominat multe secole în confruntările pe mare, jucând un rol important şi într-o mare parte a perioadei navelor cu vele.



Galeră (sec. XVII)



Variante de dispunere a ramelor pe o galeră medievală:
A – grup de trei rame, fiecare manevrată de către un galerian;
B – fiecare ramă este manevrată de către 4 – 5 galerieni.

GALERĂ FLUVIALĂ *ist.* **1.** Termen generic folosit în Basarabia pentru toate navele mai mari sau mai mici care navigau pe Nistru, cu excepţia celor cu propulsie mecanică. **2.** Navă cu fundul plat, cu o capacitate de încărcare de până la 75 t; dim. cca 12,8 × 3 × 0,5 m.

GALERIAN Trăgător la rame pe o galeră.

GALERIE **1.** *înv.* Balcon la pupa navelor, situat în dreptul cabinei amiralului sau a comandantului. A fost folosit până la sfârşitul primului război mondial. **2.** Platformă care prelungeşte casa roţii (zbaturilor) spre prova şi spre pupa.

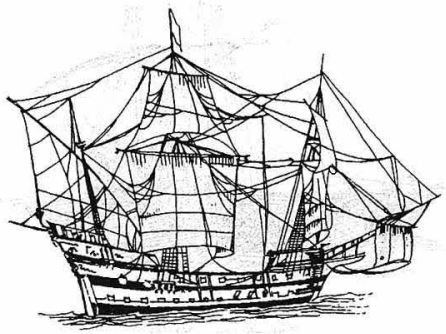
GALET 1. Biscuit de bord fără sare. 2. Piatră cu un diametru de 1–10 cm, aflată pe fundul mării.

GALETĂ *înv; sin.* măr de catarg.

„GALICIA" Caracă spaniolă de transport marfă, construită în anul 1400. A navigat în M. Nordului şi M. Mediterană. A fost una din primele nave de acest tip folosită pentru transport mărfuri care a fost dotată şi cu piese de artilerie pentru apărare. Depl. 258 t; dim. 26,8 × 4,07 × 3 m; echipaj: 52 oameni.

GALILOR, Marea ~ v. Marea Nordului.

GALION 1. *ist* Navă de comerţ şi de luptă, cu vele, folosită în sec. XVI–XVII. Caracteristici: depl. 400–1500 t; dim. 28–43,5 × 8,5–11,5 × 5,5 m. Avea cârmă cu pană, iar velele erau piturate cu diverse figuri reprezentând blazoane, steme, cruci, chipuri de oameni etc. 2. Structură la navele cu vele, în afara etravei, în care se aflau W.C-urile echipajului; *v. fig.* navă de 74; 3. *sin.* (*impropriu*) pentru „figură de galion".

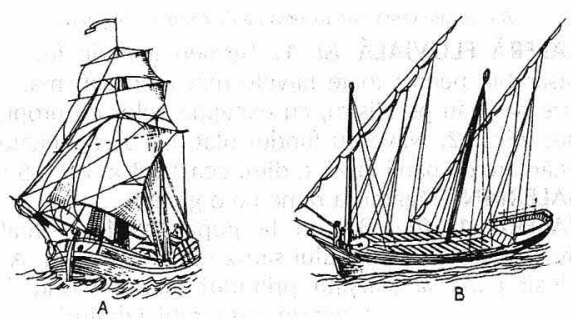


Galion (sec. XVI)

GALIONGIU *ist.* (*tc.*) Marinar militar.

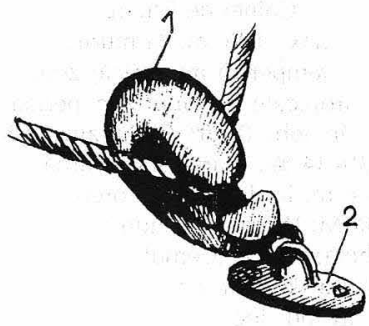
GALLIPOLI (*tc.* Gelibolu) 1. Pen. pe partea europeană a Turciei între G. Saros şi Strâmtoarea Dardanele. Lung. 90 km; lăţimea 5–18 km; relief deluros cu alt. până la 310 m. Oraş pr.: Gelibolu. În anul 1915, în primul RM, pe pen. s-a desfăşurat o operaţie de desant maritim a unui corp expediţionar anglo-francez în scopul de a lua în stăpânire Strâmtoarea Dardanele. Operaţia a suferit un eşec. 2. Oraş în pen. cu acelaşi nume din Turcia, cunoscut încă din antichitate (Kallipolis). În Evul Mediu s-a aflat în stăpânirea bizantinilor, veneţienilor (1204–1234), din nou a bizantinilor, iar în 1354 a fost cucerit de turci (azi Gelibolu); *v.* Dardanele.

GALIOTĂ *ist.* 1. Navă mică cu vele, folosită în mările nordice. 2. Navă de război cu vele (sec. XVIII–XIX), având la prova un mortier care era folosit la bombardarea coastelor (G. cu bombe). 3. Navă mică cu vele latine şi cu rame, întâlnită în mările din sudul Europei.



A, B Galiote:
A – galiotă din mările nordice (sec. XVIII); *B* – galiotă veneţiană (sec. XVII).

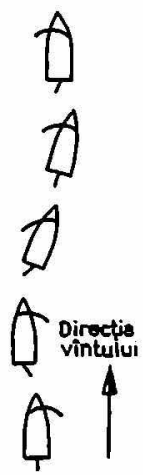
GALOŞ Macara simplă la care curentul se poate garnisi, trecând dublinul unei parâme printr-o tăietură a uneia din feţe; *v.* pastică.



Galoş:
1 – galoş; *2* – ochi în punte.

GAMA, Vasco da ~ (1469–1524) Navigator şi explorator portughez. Amiral (1502). În anii 1469–1499 a parcurs cu ajutorul pilotului Ahmed Ibn Madjid, drumul maritim de la Lisabona în India, în jurul Africii, la Calicut şi înapoi. A fost primul care a realizat legătura pe acest drum între Europa şi Asia de Sud. În a doua călătorie în India (1502–1503) a fundat factoriile comerciale portugheze de la Mozambic şi Sofala. Vicerege al Indiilor portugheze (1524). A fost cel care a pus bazele coloniilor europene în Africa şi Asia.

GAMBIÁ A schimba murele la aliurile mare larg şi vânt din pupa, punând uşor cârma şi braţând velele pentru noile mure. La vânt din pupa nava gambiază uneori singură la un uşor joc al acestuia.



Gambiere

GAMON Cerc metalic de fixare a Bompresului.

GANCI *sin.* cârlig, gangi.

GAND Oraş-port. v. Gent.

GANG Viteza remanentă a navei, după stoparea maşinilor.

GANGE (Ganga) Fluviu în India şi Pakistanul de Est (Bangladesh). Izv. din M-ţii Himalaia de la înălţimea de peste 4 500 m şi, după ce se uneşte cu Fl. Brahmaputra, se varsă în G. Bengal din Oc. Indian, formând una dintre cele mai mari delte din lume (a treia după Amazon şi Congo); lung. 2 700 km; supr. bazinului hidrografic 1 125 mii km², iar împreună cu Brahmaputra 2 160 mii km². Cursul superior din partea muntoasă are o albie adâncă, cu multe repezişuri şi cascade. Cursul mijlociu şi inferior are o luncă largă tăiată de numeroase braţe şi canale de irigaţii. Delta are o supr. de 100 mii km². Anual, acest sistem fluvial aduce în G. Bengal 1 200 km³ de apă şi 200 mil. tone de aluviuni. Navigabil pe 1 450 km. Are numeroşi afluenţi în parte navigabili. Pe ţărmurile fluviului şi afluenţilor săi sunt aşezate importante oraşe-porturi: Allahabad, Benares, Agra, Delhi (cap. Indiei), Calcutta (port oceanic) ş.a. Este considerat de populaţia locală fluviu sacru.

GANGI *v.* GANCI.

GAOXIONG Important port şi BMM a flotei Administraţiei taivaneze situat în SV Ins. Taiwan la strâmtoarea cu acelaşi nume din Oc. Pacific. Cca 250 mii loc. Portul dispune de 28 cheuri cu o lungime totală de 12 km şi ad. de 14 m. Accesul în port este asigurat prin două pase pentru nave cu un depl. de până la 100 mii t. Centru industrial şi comercial. Ind. de prelucrare a petrolului, aluminiului, ind. chimică, a zahărului. Import: petrol, maşini, îngrăşăminte, fier vechi; export: zahăr, ciment, aluminiu, fructe. Traficul anual de mărfuri este de cca 75 mil. t. Şantierul de reparaţii nave este dotat cu două docuri uscate, care asigură reparaţia navelor de mare tonaj, incl. Ds.

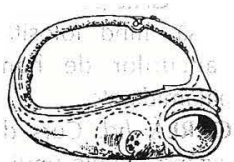
GARANT *MC* **1.** Persoană obligată printr-un act legal de a plăti unei alte persoane debitul rămas neonorat la scadenţă. *sin.* girant. **2.** Persoană obligată printr-un act legal de a executa obligaţiile preluate de la o altă persoană.

GARANŢIE *MC* Mijloc de asigurare a executării unei obligaţii. În comerţul maritim, G. este utilizată frecvent. Astfel, armatorul garantează angajamentele luate de comandant, navlositorul garantează îndeplinirea clauzelor contractuale din C/P, asiguratorul garantează plata despăgubirilor în caz de accidente, conform condiţiilor de asigurare, comandantul navei garantează încărcarea mărfii arătată în conosamentul pe care l-a semnat etc.

GARĂ MARITIMĂ/FLUVIALĂ Ansamblu de clădiri, instalaţii, amenajări în zona unui port maritim sau fluvial destinat pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, bagajelor (coletăriei).

GARCIA, table ~ Table de înălţimi care dau poziţia a două cercuri de înălţime, folosind ca argumente declinaţia astrului şi unghiul orar local sau latitudinea.

GARDAMAN Apărătoare din piele, folosită de velari la cusutul pânzei de vele; este prevăzută cu o piesă metalică striată pentru împingerea acului. Se deosebesc: **G. de vele** sau **G. de marinar** şi **G. de grandee** sau **G. de velar.** Ultimul este mai rezistent şi are o apărătoare suplimentară pentru degetul mare; *sin.* guardaman.



Gardaman

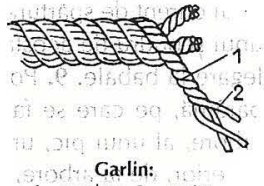
GARDĂ Serviciu de 24 ore la bordul unei nave (în port).

GARDĂ LA PAVILION! Comandă la care o gardă sub arme trece la pupa, făcând front la pavilion, cu circa 5 min. înainte de ridicarea sau coborârea acestuia.

GARDĂ LA SCARĂ Grup de marinari neînarmaţi, asistând de o parte şi de alta a scării o persoană oficială care vine la bord. Numărul lor variază între doi oameni, pentru un ofiţer inferior, şi opt oameni, pentru un şef de stat.

GARDINĂ *v.* butoi.

GARLIN Parâmă răsucită din trei lanţane. **G. ancorei** *ist.* Parâmă groasă de care se lega ancora înainte de apariţia lanţului; *sin.* cablu.



Garlin:
1 – cordon; *2* – şuviţă.

GARNISI 1. A aşeza lanţul sau cablul ancorei pe barbotinul cabestanului sau vinciului pentru a-l vira sau a-l fila. **2.** A lua două-trei volte cu o parâmă pe clopotul cabestanului sau pe tamburul unui vinci pentru a putea apoi vira. Pentru a G. la cabestan parâme din plastic, care au tendinţa de a aluneca, se iau cel puţin şase volte şi, la nevoie, câteva suplimentare. **3.** A trece curentul unui palanc prin macaralele respective. Este necesar să se acorde o atenţie deosebită garnisirii caliornelor pentru a evita frecarea curentului pe macarale, ceea ce duce la uzură prematură. **4.** A fixa butoaie sub o barcă pentru a-i mări flotabilitatea, putând astfel da o ancoră grea. Butoaiele se încing cu două zbiruri asigurate printr-o şerpuire cu un capăt de parâmă şi prinse de barcă cu cingători. Uneori se folosesc în acelaşi scop butoaie şi şcondri. **5.** A înzestra o vergă cu brăţări şi alte armături (garnituri) necesare.

GARNITURĂ Ansamblul brăţărilor şi armăturilor unei vergi, unui tangon etc.

GARNITURĂ DE PRESETUPĂ Piesă cilindrică fixată în spaţiul inelar dintre ax şi presetupă în scopul realizării etanşeităţii. Este prevăzută cu o flanşă cu ajutorul căreia se asigură fixarea şi ajustarea garniturii prin bolţuri filetate.

GARNIZOANĂ *mil.* **1.** Totalitatea unităţilor, formaţiunilor şi instituţiilor militare de toate armele, dispuse permanent într-o localitate sau (în timp de război) într-o zonă pentru a le apăra. **2.** Localitate sau zonă în care sunt dispuse trupele. **3.** Organ de conducere a unei garnizoane.

GAROFALE Anafoare întâlnite în Strâmtoarea Mesina.

GARONNE Fluviu în SV Franţei. Lung. 650 km; supr. bazinului hidrografic 56 mii km², izv. din M-ţii Pirinei (Maladetta), străbate câmpia Aquitaniei, trece prin Toulouse şi, după ce se uneşte cu Fl. Dordogne, se varsă în G. Biscaya din Oc. Atlantic, formând un larg estuar denumit Gironde. Pr. afluenţi (Arige, Tarn ş.a.) îi primeşte din masivul central francez (Pirinei). Debitul mediu la vărsare 680 m³/s, max. 8 000 m³/s. Navigabil pe o distanţă de 193 km. Accesibil pentru navele oceanice până la Bordeaux. Legat de M. Mediterană prin canalul „Canal du Midi". Hidrocentrale, irigaţii.

GAŞĂ Ochi moale, de dimensiuni mari, la capătul unei parâme de legare, care se dă la baba. Dacă la o baba a mai fost dată o G., următoarea se dă prin prima şi niciodată peste aceasta.

GATA 1. Comandă prevestitoare care se dă la diferite manevre, de ex.: „G. pentru volta în/sub vânt!" „G. de ancorat" „A face G. de ancorat/de plecare" „A face maşinile G." „G. de manevră". **2.** Formulă de raport cu semnificaţia că ordinul a fost executat, ca în expr.: „Maşinile G!" „Tunul unu G!"

GAURA CHEII Orificiu în piciorul arborelui gabier sau al arboretului, prin care trece cheia sau caşcavalul.

GAURĂ DE APĂ Spărtură sau fisură în bordajul navei, prin care apa pătrunde în interior. G.d.A. pot fi astupate cu dopuri, caplamale, paiete.

GAURĂ DE BARCĂ Orificiu pe fundul bărcii, prin care se scurge apa în momentul ridicării ambarcaţiunii la grui. Se astupă cu un dop de barcă, din lemn sau din metal, în ultimul caz dopul fiind filetat.

GAURĂ DE CONTROL Deschidere de dimensiuni mici şi de formă circulară sau eliptică practicată în învelişul unei maşini sau căldări care permite curăţirea sau verificarea anumitor piese. Este închisă cu un capac fixat în şuruburi.

GAURĂ DE ÎMPUNTĂTURĂ Orificiu la capătul unei vergi de barcă, prin care trece împuntătura.

GAURĂ DE ÎNTOARCERE Adâncitură făcută în malul unui fluviu, care permite ca navele să întoarcă, folosind curentul şi intrând cu pupa în această adâncitură.

GAURĂ DE PISICĂ Gaură prin care se poate intra în gabie sau în cuibul corbului.

GAURĂ DE PORUMBEL 1. Locaş într-un cheson de pavilioane, în care intră un singur pavilion. 2. Gaură în gabie prin care trece o manevră curentă

GAURĂ DE UŞURARE Deschidere practicată în corpul unui element de structură a navei (varange, carlingi laterale, traverse ale gurilor de magazie etc.) în scopul de a-i reduce greutatea.

GAURĂ DE VIZITĂ Gaură într-un tanc, coferdam etc., care se deschide numai pentru examinarea interiorului.

GAUSSIN, eroare – Deviaţie a unui compas magnetic din cauza magnetismului rămas temporar în structura navei imediat după îndepărtarea forţei inductoare.

GAVRIE Structură în formă de turn, susţinând elinda unei drăgi; *v. fig.* dragă.

GAVRILESCU, Mihail (1872–? n. Bivolari, Iaşi) Viceamiral (r) 1932. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină (1894). Repartizat în gradul de Slt. la Diviziunea echipajelor, după care ocupă diferite funcţii la Divizia de Mare, Divizia de Dunăre şi la Comandamentul Marinei. A participat la războiul balcanic în cadrul Diviziei de Dunăre (1913). În primul RM (1916–1918), cu gradul de Lt. Cdr, a comandat grupul de canoniere al flotei de operaţiuni în bătăliile de la Turtucaia şi Rasova şi la acţiunile din Delta Dunării. Cu navele de sub comanda sa a asigurat protecţia evacuării parcului de nave comerciale de la Brăila şi Galaţi pe braţul Chilia şi pe Prut. Contraamiral (1921). A comandat Divizia de Dunăre (1921–1925; 1929–1931) şi Divizia de Mare (1925–1929). A publicat lucrări de specialitate de artilerie şi torpile ş.a. Trecut în rezervă în 1932 cu gradul de viceamiral.

„GAZELA PRIMEIRO" Navă-şcoală de tip barchentină (324 t) cu 3 arbori construită în 1883 în Portugalia şi aflată în serviciu până în anul 1969 în flota de pescuit. Lemnul folosit la construcţia navei provine dintr-o rezervaţie naturală de pini plantată în anul 1460 de prinţul Henric Navigatorul. Rezervaţia a servit în exclusivitate pentru a furniza lemnul pentru construcţia velierelor. În prezent se află în Muzeul Marinei din Philadelphia (SUA).

GAZETA LLOYD Cotidian al societăţii Lloyd's înfiinţat în anul 1734 pentru publicarea de informaţii privind navele comerciale aflate în porturi sau pe mare, navlosiri, construcţii şi vânzări de nave, sinistre maritime, comerţ maritim şi reclame privind transporturile maritime.

GAZIBAR, Ion (1888–1941 n. Islaz, Olt) Şef mecanic. În anul 1905 se angajează fochist pe navele Serviciului Maritim Român (SMR) şi avansează treptat până la funcţia de şef mecanic. În 1936 face parte din comisia de recepţie a navelor „Peleş", „Alba Iulia", „Ardeal" şi „Suceava", cumpărate din Germania. În 1937 asistă la Palermo (Italia) la construcţia navelor „Mangalia", „Sulina", „Balcic" şi „Cavarna". În 1938 pleacă în Danemarca, la Copenhaga, unde asistă ca specialist la construcţia navelor „Transilvania" şi „Basarabia". În 1941, ambarcat la bordul cargoului „Cavarna" aflat în misiune, moare la datorie împreună cu comandantul şi 14 oameni din echipaj, când nava sare în aer pe o mină la sud de Bugaz (2 dec. 1941).

GĂIER Muncitor de port care manevrează gaiurile bigii.

GÂLCĂ, Thoma (1877–? n. Brăila) Inginer, director tehnic al Stabilimentelor Militare (1914). În 1915 conduce lucrările de construcţie a portului Giurgiu şi, totodată, serviciul de dragaj pentru întreţinerea şenalului navigabil de la Turnu-Severin la Brăila. În primul RM a coordonat construcţia podurilor peste Prut şi Dunăre (pe şlepuri) pentru transporturile militare. În 1929 devine preşedinte al Regiei Autonome a Porturilor şi Căilor de Comunicaţii pe Apă, desfăşurând o activitate prodigioasă pentru modenizarea porturilor fluviale şi Portului Constanţa. S-a preocupat de dezvoltarea parcului de nave al SMR, fiind achiziţionate cargourile mixte „Ardeal", „Alba Iulia" „Peleş", „Suceava" şi navele mari de pasageri „Transilvania" şi „Basarabia", iar pentru NFR – pasagerele „Mihai Viteazul" şi „Ştefan cel Mare". A sprjinit cu generozitate Liga Navală Română, Casa pensionarilor şi dispensarul pentru marinari de la Constanţa ş.a.

GÂR-GÂR *pesc.* Unealtă de pescuit confecţionată din plasă, fiind folosită pentru încercuirea şi adunarea bancurilor de hamsii, stavrizi, scrumbii, chefali, pălămidă etc.

GÂRLĂ *hd.* Curs de apă îngust, cu adâncimi mici, legând braţele unui fluviu sau un lac (ghiol) cu marea sau cu un alt fluviu; *v.* şi prival.

GÂRLIŢĂ *ist.* Tip de ambarcaţiune de transport folosită pe Dunărea de Jos, având o capacitate de încărcare de 80–100 de chintale.

GÂT 1.Locul curburii braţului ancorei (*a nu se confunda cu diamantul*). 2. Porţiunea superioară a coloanei şi arborelui gabier, care se termină cu capul tronsonului de arbore respectiv. 3. Locul prin care intră curentul unui palanc în macara. 4. Partea unei rodanţe opusă capului. 5. Porţiune a unei rame, aşezată pe furchet şi acoperită cu manşon. 6. Porţiune a parâmei, aflată sub matiseala unui ochi. 7. Porţiune aproximativ dreaptă a unui curent de spărtură. 8. Şanţ pe capătul de la bord al unui şcondru de acostare, în care se introduce boţul de legare la babale. 9. Porţiune a unui zbir de macara din parâmă, pe care se face legătura. 10. Capătul dinspre arbore, al unui pic, unde se prind coarnele. 11. Colţul superior, de la arbore, al unei vele aurice.

GÂT DE LEBĂDĂ Articulaţiile de prindere a unui ghiu sau a unei bigi pe catarg.

GÂTUIRE 1. Operaţiune prin care se formează gâtul unui zbir de parâmă. 2. Operaţiune prin care se face o legătură gâtuită.

GÂTUITURĂ Locul în care se execută gâtuirea.

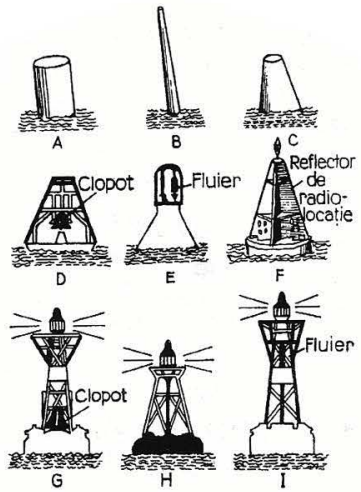
GDANSK (Danzig). 1. Important oraş-port din Polonia situat pe malul stg. al unui braţ canalizat al Fl. Vistula (numit Vistula moartă), la 17 km de vărsarea în golful cu acelaşi nume. Cca 275 mii. loc. Lung. frontului de cheuri 40 km şi adâncimi de 11 m. Traficul anual de mărfuri cca. 30 mil. t. Sectorul de N al portului este specializat în exportul de minereu, cărbuni şi produse petroliere; aici pot acosta nave de până la 150 mii t. Centru industrial şi de construcţii navale. Portul G. formează o conurbaţie cu portul Gdynia şi se află sub aceeaşi administraţie. *ist.* Fost Danzig, oraşul atestat din sec. X a făcut parte din 1358 din Uniunea Hanseatică alături de alte oraşe-porturi. Alipit Prusiei în 1772 la prima împărţire a Poloniei. După primul RM, prin pacea de la Versailles (1919), a devenit oraş liber, dar a fost ocupat de trupele germane în 1939. La 30 mart. 1945, după eliberarea de către trupele aliate, a revenit Poloniei. 2. Golf (*pol.* Zatoka Gdanska) din M. Baltică. Pătrunde pe o distanţă de 74 km în uscat pe teritoriul Poloniei şi Rusiei. Lăţimea la intrare 107 km; ad. 110 m; salinitatea este sub 8‰; maree mixtă cu ampl. de 0,2 m. Porturi: Gdansk şi Gdynia (Polonia), Baltiisk (Rusia).

GDYNIA Oraş-port în N Poloniei pe ţărmul de V al G. Gdansk. Construcţia portului a început în anul 1821. 240 mii loc. Este amenajat într-un bazin artificial protejat de moluri şi spargevaluri. În port se intră pe un şenal navigabil cu ad. de cca 12 m. Lung. frontului de cheuri 10 km cu ad. la cheu de 12 m. Volumul traficului anual de mărfuri: 15 mil. t. Se tranzitează cereale, mărfuri generale, minereuri, cărbuni. Şantier de construcţii şi reparaţii nave; este unit cu portul **Gdansk**. Bază de pescuit.

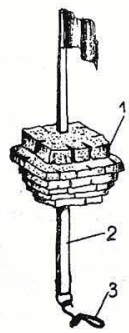
GEAC Pavilion folosit începând din sec XVII, care se ridică la bastonul de pavilion din prova navelor militare aflate la ancoră sau la cheu; *sin.* (*rar*) pavilion de compres. Vechiul bric „Mircea" avea dreptul la G. special care simboliza meritele navei în pregătirea, de-a lungul anilor, a multor generaţii de marinari români.

GEAM COLORAT 1. Lentilă colorată, introdusă între oglinzile sextantului pentru a permite observarea când razele soarelui sunt puternice. 2. Ecran colorat ce se montează la aparatele de ochire ale tunurilor când razele solare sunt puternice sau când adversarul foloseşte proiectoare etc.

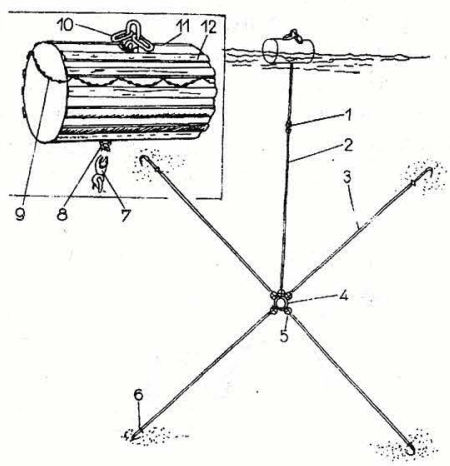
GEAMANDURĂ Corp plutitor confecţionat din metal sau din mase plastice, fiind ancorat şi folosit pentru balizaj. După formă, G. pot fi cilindrice, conice, tronconice, sferice. **G. de aterizare** G. în formă de turn marcând punctul unui şenal, situat la distanţă maximă în larg. **G. axială** G. care marchează mijlocul şenalului. **G. de babord/tribord** G. pe lângă care se trece, lăsând-o la babord/tribord. **G. de joncţiune** G. instalată în locul de convergenţă a două şenale. **G. de bifurcare** G. instalată în locul de ramificare a unui şenal. **G. de epavă** G., de regulă, de culoare verde, indicând locul unei epave. **G. de Est** G. care se lasă la Est (se află la Vest de pericol). **G. de Nord** G. care se lasă la Nord (se află la Sud de pericol). **G. de Sud** G. care se lasă la Sud (se află la Nord de pericol); **G. de Vest** G. care se lasă la Vest (se află la Est de pericol). **G. de pericol izolat** G. instalată chiar în locul pericolului. **G. de carantină** G. care marchează ancorajul de carantină. G. **pentru zonă de aruncat materialul dragat** G. care marchează zonele unde şalandele de dragaj depun materialul dragat. **G. de cablu** G. care marchează capătul dinspre uscat al unui cablu submarin sau extremitatea unui cablu la care lucrează un cablier. **G. de deviaţie/compensare** G. la care se execută compensarea compasului magnetic. **G. de pescuit.** G. simplă, formată dintr-un flotor şi un şcondru vertical, fiind folosită de pescari. **G. de veghe** G. care marchează poziţia exactă a unei nave-far (este piturată, de regulă, în roşu). **G. de zonă periculoasă** G. care marchează o zonă militară. Din punctul de vedere al dotării, G. pot fi: luminoase, cu fluier, cu clopot, oarbe (neluminoase), cu semn (având în vârf un con,



Geamanduri de balizaj:
A – cilindrică; *B* – şcondru; *C* – tronconică; *D* – oarbă cu clopot; *E* – oarbă cu fluier; *F* – cu reflector de radiolocaţie; *G* – luminoasă cu clopot; *H* – luminoasă; *I* – luminoasă cu fluier.



Geamandură de pescuit:
1 – flotor; *2* – şcondru; *3* – parâmă de ancorare.



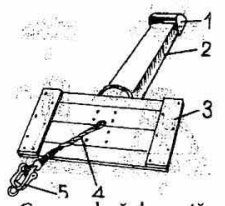
Geamanduri de legare comună:
1,7 – cheie cu ţâţână; *2* – lanţul geamandurii; *3* – lanţ de fund; *4* – inel central; *5* – cheie; *6* – ancoră; *8* – atârnător; *9* – ţin-te bine; *10* – inele de legare; *11* – geamandură orizontală; *12* – apărători de lemn (plastic).

bicon, cilindru, un T). Pentru identificare, geamandurile sunt piturate în diferite culori, dispuse în dungi orizontale sau verticale, în pătrățele, în formă de șah; *v.* și lumină.

GEAMANDURĂ DE ANCORĂ *v.* căpățână. (2).

GEAMANDURĂ DE CABLU SUBMARIN Geamandură sferică sau cilindrică de culoare verde care marchează extremitatea dinspre coastă a unui cablu submarin, atrăgând atenția navigatorilor că ancorajul în zonă este interzis. Are ca semn de vârf o bulă sau un fanion, iar pentru noapte este dotată cu două lumini albe fixe, instalate pe aceeași orizontală.

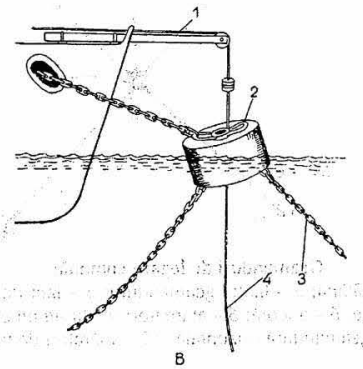
GEAMANDURĂ DE CEAȚĂ Dispozitiv cu flotor, având la pupa un jgheab de ghidare a apei; când este remorcat, produce un jet vertical de apă. Pe timp de ceață se remorchează de navele în formație astfel încât fiecare dintre ele poate ține etrava la înălțimea G. d. C. a navei din prova. Se folosește, de asemenea, pentru a marca postul unei nave căreia trebuie să i se transfere combustibil în mare prin pupa.



Geamandură de ceață: *1* – armătură metalică; *2* – corp; *3* – panou; *4* – atârnător; *5* – cheie cu țâțână.

GEAMANDURĂ DE HIDROLOCAȚIE Geamandură prevăzută cu ecran reflector de hidrolocație. Poate fi în același timp și de radiolocație.

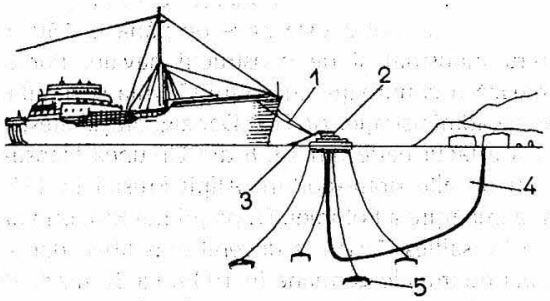
GEAMANDURĂ DE LEGARE Geamandură cilindrică orizontală, verticală sau tronconică fixată pe fund cu mai multe ancore cu lanțuri din zale cu secțiune dreptunghiulară, având la partea superioară unul sau mai multe inele la care se poate prinde cu o cheie de legat lanțul navei. Ele se ancorează câte două, pentru a lega nava la prova și la pupa sau pot forma un trot (un șir de geamanduri utilizate de navele mai mici). G.d.L. pentru hidroavioane sunt eliptice sau cilindrice, fiind confecționate din cauciuc sau din metal cu apărători de cauciuc, plastic; *v. fig.* șalupă de pus geamanduri. Pentru punerea G.d.L. se folosesc nave sau ambarcațiuni speciale; *v. fig.* ponton de pus geamanduri. Există și **G.d.L. cu cablu telefonic** la care se poate conecta nava. **G. de halaj** Geamandură ancorată în mijlocul unui bazin, la care navele acostate la cheu dau o parâmă pentru a se putea dezlipi de acesta pe vânt dinspre larg.



Geamandură de legare cu cablu telefonic: *1* – școndru; *2* – ochelari de legare; *3* – lanț de ancorare; *4* – cablu telefonic.

GEAMANDURĂ DE POST Geamandură specială instalată temporar în locul unei nave-far care lipsește de la post.

GEAMANDURĂ DE TERMINAL PETROLIER Geamandură legată cu malul printr-o conductă de petrol, care se racordează la o conductă de pe petrolier. Servește la încărcarea și descărcarea petrolierelor gigantice care nu pot intra în port.



Geamandură de terminal petrolier: *1* – legătură; *2* – geamandură; *3* – furtun de încărcare; *4* – conductă; *5* – ancoră.

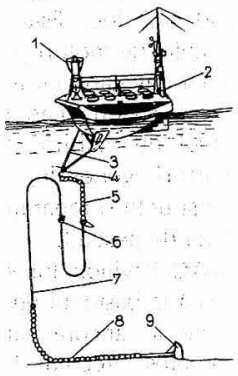
GEAMANDURĂ EXPLOZIVĂ *mil.* Geamandură echipată cu o încărcătură de exploziv care explodează la contactul cu o dragă, protejând astfel barajele de mine.

GEAMANDURĂ FOARFECE *mil.* Geamandură prevăzută cu un foarfece care taie draga pentru a proteja barajele de mine.

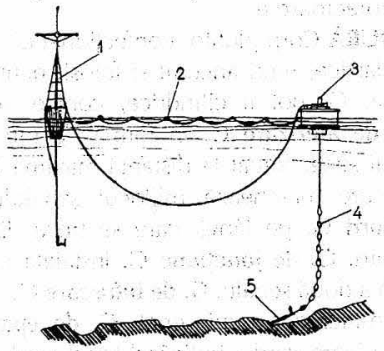
GEAMANDURĂ METEOROLOGICĂ Geamandură echipată cu aparatură meteorologică automată care transmite la ore fixe datele înregistrate.

GEAMANDURĂ RADAR ACTIVĂ Geamandură dotată cu aparatură specială care recepționează impulsurile radio ale unui radiolocator de bord și după ce le amplifică le înapoiază sursei.

GEAMANDURĂ RADIOHIDROACUSTICĂ *mil.* Geamandură ancorată sau în derivă, de o construcție specială, având în interior o stație de ascultare submarină cuplată cu o stație de



Geamandură meteorologică automată: *1* – lanternă; *2* – capac de vizită; *3* – labă de gâscă; *4* – cheie; *5* – lanț; *6* – ochi cu rodanță și cheie; *7* – parâmă din plastic; *8* – lanț; *9* – ancoră-ciupercă.



Geamandură radiohidroacustică: *1* – geamandură radiohidroacustică; *2* – flotoare; *3* – geamandură; *4* – lanț; *5* – ancoră.

radioemisie. În momentul pătrunderii unui submarin în raza de acțiune a stației de ascultare stația de radio emite un semnal ce este recepționat de o navă, un avion etc., care dirijează apoi forțele antisubmarine de atac.

GEAMĂN *ist.* Întăritură longitudinală la catargele de lemn asamblate din bucăți; *v. fig.* navă de 74.

GEANĂ G. unui far Lumina unui far văzută dincolo de orizont datorită refracției. Uneori G. este vizibilă de la distanțe mult mai mari decât bătaia farului. **G. gheții** *sin.* Cer de gheață. **G. uscatului** Întunecare a cerului la orizont din cauza prafului din atmosferă, prevestind apropierea uscatului.

GEE Sistem de navigație hiperbolică cu bătaie mică, asemănător sistemului Loran.

GELIBOLU Oraș-port, *v.* Gallipoli.

GEMENII Constelație având steaua nautică Pollux.

GEMMA Steaua nautică α Coronae Borealis (Coroana Boreală); în latină „Piatra scumpă"; *sin.* Alpheca.

GENACHER *(engl.* – gennaker) Velă intermediară între un foc genovez ușor și un spinacher.

GENCON *MC* Denumire codificată a formei de contract de navlosire (Charter Party) folosită în mod frecvent – inclusiv de țara noastră – pentru orice fel de marfă și pentru orice zonă de navigație.

GENERAL *mil.* Denumire generică pentru gradele de ofițeri în armata de uscat superioare gradului de colonel; *v.* grade militare.

GENIU-MARINĂ *mil.* Armă din compunerea marinei militare, specializată în executarea unor lucrări genistice pe litoral și în apa din apropierea litoralului. Unitățile și subunitățile de G.-M. execută: construcții genistice pe litoral (șosele, poduri etc.), baraje de mine pe litoral și în apă împotriva desantului maritim, amenajări ale punctelor de ambarcare a desantului maritim ș.a.

GENOVA (I) (*it.* Golfo di Genova) Golf la țărmul de NV al Italiei din M. Ligurică. Lățimea la intrare 96 km; ad. max. 1500 m. Înaintează în interiorul uscatului pe o distanță de 30 km. Țărmuri stâncoase și abrupte. Salinitatea 36,5‰; maree semidiurnă cu ampl. de 0,3 m. Pr. porturi: Genova, Savona.

GENOVA (II) (*lat.* Genua) Oraș și cel mai important port al Italiei la M. Mediterană, situat pe țărmul g. cu același nume. Acvatoriul portului se compune dintr-un avanport, 4 bazine și un terminal petrolier. Lung. frontului de cheuri 33,2 km, cu adâncimi până la 15 m. Traficul anual de mărfuri este de peste 42 mil. t. Importă: minereu, petrol, cărbuni, fier vechi, cereale ș.a; exportă: nave, locomotive, mașini, tractoare, utilaje de precizie ș.a. În perimetrul portului se află 3 rafinării cu o capacitate de prelucrare de 11 mil. t. anual. Șantierele navale construiesc mineraliere, nave port-containher, pasagere și pot repara toate tipurile de nave militare și civile, incl. PA. Portul este legat printr-o conductă de Europa Centrală (Germania) cu un debit de 16,4 mil. t/an. *ist.* Portul datează din sec. V î.Hr. (Antium). La sfârșitul sec. XI d.Hr. a devenit un centru de tranzit al comerțului dintre Europa și Orient. Genovezii au pătruns în N M. Negre unde au întemeiat colonii comerciale în Crimeea și la gurile Dunării (Cafa, Soldaia, Chilia ș.a.). G. a dispus de o flotă puternică, obținând o serie de victorii în confruntările navale cu arabii, Veneția, Pisa, dar în urma înfrângerii de la Chioggia (1380) și mai ales a dezvoltării căilor maritime comerciale din Atlantic, G. a intrat în declin. În 1805 a fost alipită Franței, iar în 1815 a intrat în compunerea regatului Sardiniei. În 1943–1945 a fost ocupată de trupele hitleriste și a suferit importante distrugeri în urma acțiunilor militare.

GENT (Gand) Oraș în N Belgiei și centru ad-tiv al prov. Flandra. Al doilea port maritim al țării pe Fl. Escaut legat printr-un canal (32 km) cu M. Nordului. Nod de comunicații pe apă prin rețeaua de râuri și canale interioare. Cca 200 mii loc. Lung. frontului de cheuri 19,7 km cu adâncimi până la 13,5 m. Accesibil navelor cu un tonaj până la 150 mii tdw. Traficul anual de mărfuri este de cca 24 mil. t. Centru industrial și comercial al țării încă din sec. X. Import: minereu de fier, cărbuni, celuloză, prod. petroliere, cereale; export: laminate, mașini, ciment. Șantier naval cu 4 docuri uscate și 2 plutitoare care asigură reparația navelor cu tonaj mediu, incl. fregate. *ist.* Unul din cele mai vechi orașe belgiene, fondat în sec. V și care și-a păstrat aspectul feudal.

GENUNCHI 1. Element al unei coaste din lemn, curbat în dreptul gurnei. 2. Curbura unei coaste metalice în dreptul gurnei. 3. Umflătură a opacinei. 4. Porțiune a unei rame, între mâner și manșon, care iese în afara bordajului.

GENUNCHI ASCUȚIT Genunchi (2) în unghi, cu frântură.

GEOFIZICĂ Știința care studiază particularitățile Pământului în ansamblu și procesele care au loc în învelișurile sale: solid (litosfera), lichid (hidrosfera) și gazos (atmosfera) aflate într-o interacțiune permanentă. Corespunzător celor trei sfere ale Pământului, G. se subdivide în fizica Pământului (gravimetria, seismologia, geotermia ș.a.), hidrofizica (fizica mării și a apelor de la sol), fizica atmosferei (meteorologia, aerologia ș.a.). Legile și metodele G. se folosesc în marină la conceperea și folosirea diferitelor tipuri de armament, a mijloacelor tehnice de navigație, la asigurarea hidrografică, meteorologică și de navigație a activității flotei.

GEOID *geogr.* Corp geometric delimitat de suprafața mărilor și a oceanelor, prelungit și sub continente, care reprezintă forma convențională, teoretică a Pământului, apropiată de aceea a unui elipsoid de revoluție; servește drept suprafață de referință pentru lucrările de nivelment.

GEON Instrument nautic compus dintr-un girocompas de precizie pe care se montează ecuatorial un teodolit cu un grad de libertate în plus în comparație cu teodolitele obișnuite; în acest fel se poate varia înclinarea axei polilor pentru latitudine. Pe un cerc vertical se fixează declinația astrului observat; apoi, astrul este adus în centrul reticulului. Latitudinea se citește pe scara latitudinilor, unghiul orar local, pe

scara orizontală, iar azimutul, la compas. Cu ajutorul G. pot fi observate ziua stelele de mărimea 1–4.

„GEORGE POMUTZ" Navă militară de transport americană de tip „Liberty" care în al doilea RM a primit numele românului George Pomuț (americanii i-au scris numele cu tz) (v) care a participat la războiul civil din SUA (1861–1865) alături de forțele nordiste. Nava construită de către „Delta Shipbuilding Company" avea următoarele caracteristici: depl. 14 245 t; capacit. de încărcare 10 865 tdw; dim. 135 x 17 x 8,5 m; vit. max. 11 Nd.; II tunuri cvadruple de 40 mm; echipaj 81 oameni. A acționat în flota de război până în sept. 1944, când a fost scoasă din serviciul activ. Ulterior a făcut parte din flota comercială până în iul. 1970, fiind apoi dezmembrată într-un Ş.N. din Barcelona; *v.* Pomutz George.

GEORGESCU, Ioan (1891–1974 n. București) Viceamiral (1944). Absolvent al Școlii navale de la Fiume–Italia (1910). În același an este repartizat la Divizia de Dunăre, în cadrul grupului de nave port-mine. Cu gradul de Lt. participă la războiul balcanic (1913). În primul RM, aflat la comanda vedetei fluviale „Maior Gh. Șonțu", s-a distins în acțiunile de luptă de la Turtucaia și Rașova. După război comandă grupul de canoniere tip „Oltul" (1919), apoi este numit în diferite funcții în cadrul Diviziei de mare și Comandamentului Marinei. Între anii 1932–1933 urmează cursurile Școlii Navale de Război de la Paris. Revenit în țară, este numit comandant al Escadrei de monitoare, apoi șef de stat-major al Marinei. Din dec. 1941, avansat contraamiral, devine comandant al Marinei Militare. La 23 aug. 1944, a fost numit ministru subsecretar de stat pentru marină, până în 1945 când este trecut în rezervă.

GEORGETOWN Capitala Guyanei și important port al țării la Oc. Atlantic situat la gura Fl. Demerava. Cca 200 mii loc. Centru industrial și comercial. Ind. de prelucrare a bauxitei, a lemnului, textilă. *ist.* Centru adtiv al fostei colonii britanice Guyana (1815). Capitala statului independent Guyana (1966).

GEORGIA DE SUD *geogr.* Insulă în S Oc. Atlantic situată la N de paralela 55° lat. S. Supr. 4144 km²; cca 2000 loc. Dependentă de Ins. Falkland (Marea Britanie). Țărmuri crestate cu fiorduri. Relief muntos cu înălțimi de până la 2804 m (vf. Paget). Climă subantarctică oceanică. În trecut, importantă bază pentru vânătoare de balene. Principala așezare – Grytviken.

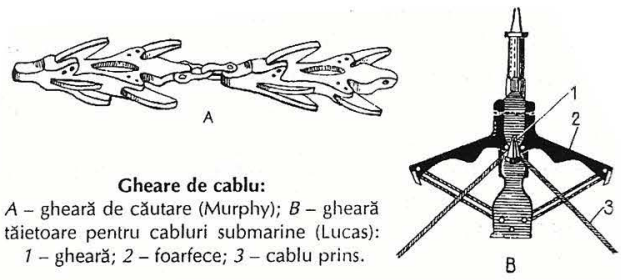
GEOSINCLINAL Regiune mobilă a scoarței terestre care, în decursul erelor geologice, suferă o scufundare intensă, însoțită de acumularea unor depozite sedimentare de proveniență în general marină de mare grosime (cca 10–15 km) și de o intensă activitate vulcanică și care, datorită mișcărilor tectonice orogene, se transformă ulterior într-un lanț muntos.

GERBAULT, Alain (1893–1941) Navigator francez născut la Laval. Singur pe micul cuter „Firecrest" (dim. 9–11 x 2,60 x1,80 m) a traversat Atlanticul în 1923 și a făcut ocolul lumii în 1924–1929.

GÉRICAULT, Théodore (1791–1824) Pictor francez, creator de tablouri dominate de un puternic dramatism, reprezentând evenimente contemporane lui, între care celebrul tablou „Pluta Médusei" (aflat în muzeul Luvru de la Paris) despre naufragiul dramatic al fregatei „Méduse" în Oc. Atlantic (2 iul. 1816).

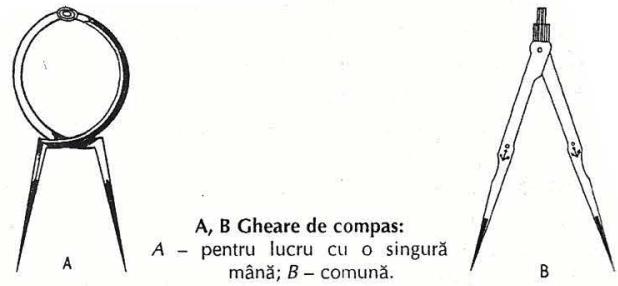
GERLACHE, Adrien de ~ Navigator belgian. *v.* „Belgica".

GHEARĂ G. de ancoră *v.* ancoră. **G. de abordaj** *ist.* G. de pisică care servea la prinderea navei inamice pentru



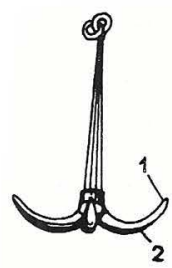
Gheare de cablu:
A – gheară de căutare (Murphy); *B* – gheară tăietoare pentru cabluri submarine (Lucas): *1* – gheară; *2* – foarfece; *3* – cablu prins.

a o captura la abordaj. **G. de cablu** G. de diferite tipuri, destinate pescuirii cablurilor submarine în scopul efectuării de reparații sau tăierii cablurilor inamice în timp de război; cele mai cunoscute G.d.C. sunt: G.

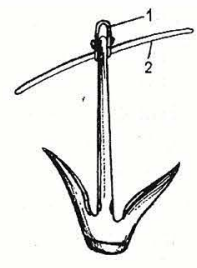


A, B Gheare de compas:
A – pentru lucru cu o singură mână; *B* – comună.

centripedă, G. Murphy, G. tăietoare Lucas. **G. de compas** Compas cu vârfuri ascuțite, servind la măsurarea distanțelor pe harta marină Mercator. **G. de drac** G. cu două degete, folosită la bojurile pentru lanțurile de ancoră; *v. fig.* boț de lanț. **G. de pisică** Instrument de forma unei ancore cu patru brațe, dar fără palme, pentru a nu mușca fundul, servind la căutarea obiectelor pierdute. **G. de traversieră**.G. simplă la navele cu gruie de ancoră și dublă la cele cu gruie de traversieră, cu care se traversează ancora. **G.-șoim** G. de 100–1 000 kg, de forma unei ancore, dar fără palme, cu traversă curbă.



Gheară de pisică
1 – gheară; *2* – braț



Gheară-șoim:
1 – inel; *2* – traversă

folosită, ca și G. de pisică, pentru căutarea obiectelor foarte grele, de regulă, la lucrările de salvare a navelor. În acest caz dragarea locului se execută cu ajutorul G.-Ş. legate de lanțul unei ancore de post.

GHEAȚĂ *hd.* Apă în stare solidă la temperaturi sub 0° C. Pe mări și oceane se disting trei forme de G.: marină,

provenită în urma înghețării apei de mare, G. polară, provenită din gheţarii regiunilor polare şi G. de apă dulce, adusă în mare de râuri şi fluvii. **G. costieră** Fâşie de gheaţă, care se formează de-a lungul coastei, împiedicând accesul către litoral. **G. marină în derivă** *sin.* aisberg.

GHEAŢĂ DE FUND Gheaţă formată în zonele de mare puţin adânci şi cu salinitate mică.

GHECET (*turcism*) Trecere *v.* Smârdanul Nou..

GHEIZER Izvor intermitent care aruncă, la intervale în general egale, apă fierbinte (temp. +94,5° – +99,25° C) şi vapori datorită încălzirii (la temp. cca +127° – +200° C) şi vaporizării apelor subterane din golurile situate în unele regiuni vulcanice de pe glob. Denumirea provine de la Marele Gheizer din Islanda.

GHEMIGIU, GHIMIGIU (*tc.*) Marinar.

GHENĂDESCU, Paul (1901–?) Lt.Cdr. Absolvent al Şcolii Militare de Ofiţeri de Marină, promoţia 1925, şi al Şcolii de Aplicaţie a Marinei. A îndeplinit diferite funcţii la bordul navelor de luptă şi pe uscat. Cpt. (1937). Comandant al canonierei „Stihi" (1941–1943) cu care a executat numeroase misiuni de luptă. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul" Cl. III.

GHEORGHE, Ioan (1922–2001 n. Galaţi) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1942 şi al Şcolii de Aplicaţie (1946). A îndeplinit funcţiile de comandant al navei-şcoală „Libertatea" (ex. „Luceafărul") (1951) şi al navei-şcoală „Mircea" (1953–1955). În perioada 1955–1978 activează în cadrul Secţiei studii hidrografice, cartografie şi documente nautice din cadrul Direcţiei Hidrografice Maritime. În această perioadă elaborează numeroase lucrări de specialitate.

GHEORGHE, Şerban (1922–2000 n. Galaţi) Marinar şi scriitor. Pe navele marinei comerciale a străbătut oceanele şi mările lumii. Ca scriitor a debutat în 1950 în presa constănţeană şi a colaborat la reviste de prestigiu precum: „Tomis", „Convorbiri literare", „Lumea", „Marea Noastră" ş.a. A publicat numeroase volume cu tematică de marină, între care: **Călător pe patru continente** (1978), **Incendiu la bord**, **De la Ipoteşti la Palermo**. Un loc aparte în scrierile sale conferă motonavei „Transilvania". Volume de versuri: **Steaua Mării** (1986), **Vox Maris** ş.a. Membru al Uniunii Scriitorilor. A condus cenaclul literar „Jean Bart". Membru activ al LNR şi al colegiului de redacţie al rev. „Marea Noastră". I s-a acordat titlul de membru de onoare al Ligii Navale Române.

GHEORGHIEV, Gheorghe Navigator solitar bulgar. În anul 1978 a întreprins o călătorie în jurul lumii la bordul yachtului „Cor Caroly", cu care a străbătut peste 23 000 Mm.

GHEORGHIU, Alexandru (1890–1968 n. Bucureşti) Viceamiral. Între 1905–1909, elev la Şcoala Navală de la Fiume (Austro-Ungaria) pe care a absolvit-o cu gradul de Slt. Absolvent al Şcolii Superioare de Război şi al Şcolii de Aplicaţii. Ambarcat pe nave ale Diviziei de Mare, a participat la războiul balcanic în campania din 1913. În primul RM, cu gradul de Cpt. şi LtCdr. ia parte la acţiunile de luptă din 1916–1917. În perioada interbelică s-a dedicat problemelor de marină şi aviaţie. Director al Aviaţiei civile. Ministru al Înzestrării Armatei. Subsecretar de Stat în Ministerul Aerului şi Marinei (1937). În al doilea RM comandă Divizia de Dunăre (1941–1942). Între anii 1948–1951 a fost condamnat şi încarcerat ca deţinut politic. Eliberat, a lucrat ca topometru la Direcţia Generală a CDMN până în 1952.

GHERDAP *fl.* Stâncă în zona Porţilor de Fier.

„GHERDAP" Remorcher fluvial cu zbaturi (depl. 164 t), construit în Austria în anul 1893; ulterior, a fost echipat cu instalaţii şi aparatură pentru executarea dragajului pe Dunăre. În luptele purtate impotriva Germaniei hitleriste, remorcherul, făcând parte din Flotila de Dunăre, a îndeplinit diferite misiuni. În septembrie 1944, în timp ce executa dragajul în zona Turnu-Severin–Baziaş, s-a scufundat ca urmare a exploziei unei mine magnetice. Comandantul navei, căpitanul Iovaneli Nicolae, a căzut la datorie împreună cu majoritatea membrilor echipajului.

GHERGHEL, Arpad (1900–?) Comandor. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină promoţia 1920. A îndeplinit diverse funcţii ca ofiţer pe navele Div. de mare şi de Dunăre. După absolvirea Şcolii Superioare de Război (1937) cu gradul de LtCdr, a îndeplinit diferite funcţii în statul-major al marinei. Comandant pe monitorul „Lascăr Catargiu" (1939–1940). În al doilea RM, în perioada 1942–1943, aflat la comanda Ds. „Regele Ferdinand", a participat la numeroase misiuni de luptă. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul Mihai Viteazul. Adjutant regal (1946), părăseşte ţara, însoţind familia regală şi decedează în străinătate.

GHEŢAR PLUTITOR *sin.* aisberg.

GHIBRĂ *v.* etravă.

GHICULESCU, Ion (1891–1916 n. Galaţi) Sublocotenent. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină (1916). Ofiţer secund al vedetei de siguranţă nr 6 „Maior Grigore Ioan". Căzut eroic în primul RM, alături de comandantul vedetei Cpt. Dumitrescu C-tin şi o parte din echipaj în bătălia de la Turtucaia în timp ce conducea focul mitralierei asupra infanteriei inamice care înaintase până la malul Dunării în direcţia ostrovului Cusui (6 sept. 1916), asigurând retragerea trupelor române şi salvând viaţa multor sute de oameni. După terminarea războiului, două canoniere au primit numele „Cpt. Dumitrescu Constantin" şi „Slt. Ghiculescu Ion."

GHID *sin.* navă directoare.

GHID DE UNDE Strat de aer care favorizează propagarea undelor electromagnetice şi dă naştere la suprarefracţie. G.d.U. se formează în general la sol,

Ghid de unde

dar se poate forma şi la o anumită înălţime datorită subsidenţei. În acest caz radiolocatoarele pot detecta

un avion la distanțe mari, dar nu detectează o navă de suprafață la aceleași distanțe. Lățimea maximă (pe verticală) a unui G.d.U. la care se produce suprarefracție depinde de lungimea de undă a radiolocatorului. Pentru undele centimetrice este suficientă o lățime de 20 m; *v. fig.* gol radar.

GHIDON Pavilion dreptunghiular, cu latura de sub vânt în coadă de rândunică; *v. fig.* pavilion.

GHIMIE Navă puntată, de dimensiuni reduse, cu gură de magazie la centru, folosită pe Dunăre (sec. XVIII–XIX) pentru efectuarea diferitelor transporturi.

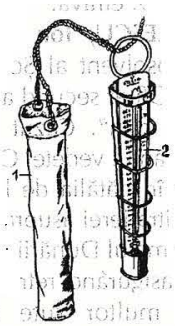
GHIMIGIU *v.* Ghemigiu.

GHIOL *hd.* (*tc.* – ghiol, baltă) **1.** Lac sau baltă întinsă, în comunicație permanentă sau temporară cu apele unui fluviu sau cu marea printr-un canal natural, denumit la fluviu gârlă sau prival, iar la mare, gură. **2.** Luminiș de apă în mijlocul stufului din Deltă. **3.** Baltă din Delta Dunării cu fundul sub etiajul fluviului. **4.** Denumire generică pentru lacurile cu fund mâlos și puțin adânci. **5.** Cuvânt ce intră în compunerea denumirii unor lacuri din Dobrogea: Techirghiol, Siutghiol.

GHIONDER **1.** *fl.* Prăjină pentru propulsarea plutitoarelor mici, a ceamurilor, a pletinelor etc., prin sprijinirea sa pe fundul apei și împingere. Se folosește în bălți și în Delta Dunării unde, din cauza stufului, nu pot fi utilizate ramele; *sin.* ghiondel. **2.** (la veliere) *sin.* spetează.

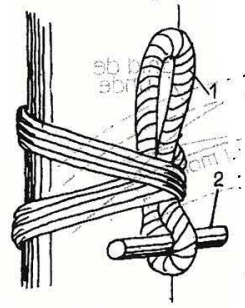
GHIORDEL Căldare din lemn sau pânză de vele, folosită la bordul navelor; *sin., MC* buiol.

Ghiordel



Ghiordel pentru termometru de apă de mare:
1 – ghiordel din pânză de vele; *2* – termometru de apă de mare.

GHIORDEL PENTRU TERMOMETRUL DE APĂ DE MARE Căldare din pânză de vele sau, în ultimul timp, din mase plastice, cu ajutorul căreia se scufundă termometrul de apă în mare.



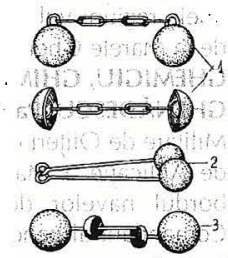
Ghirlandă franceză:
1 – zbir; *2* – cavilă.

GHIRLANDĂ **1.** Piesă din osatura unei bărci, care leagă crevacele de etravă; *v. fig.* barcă. **2.** Legături făcute din loc în loc pe parâme pentru a evita deformarea. **3.** Zbir de comandă folosit la ridicarea unui școndru. **G. franceză** Zbir de comandă înfășurat cu merlin și legat pe un școndru ce urmează a fi ridicat, având la un capăt o cavilă, iar la celălalt prinzându-se cârligul palancului de ridicare. **4.** *ist.* Zbir din parâmă, așezat sub o ghiulea pentru a împiedica rostogolirea sa pe punte.

GHIS *înv. v.* ghiu.

GHIU Școndru fixat articulat cu un gât de lebădă pe un catarg, pe care se înverghează marginea de întinsură a unei vele aurice; *sin., înv.* ghis; *v. fig.* greement și randă. ◇ „G. la mijloc!" Comandă pentru a vira școta G. unei bărci cu vele la volta în vânt.

GHIULEA **1.** *ist.* Proiectil sferic, confecționat inițial din piatră, iar mai târziu turnat din metal, care a fost folosit până la apariția obuzului. **G. înlănțuită** G. legată printr-un lanț și destinată ruperii greementului navelor inamicului. În același scop au fost folosite **G. ramate** și **G. telescopice** (*v. fig.*) **G. înroșită** Proiectil sferic înroșit într-un cuptor cu care se incendiau navele inamice. **2.** Piesă din lemn, de formă sferică, cu două șanțuri ce formează un unghi de 90°, cu ajutorul căreia se îmbină două parâme, având un ochi matisit în fiecare șanț.



Ghiulele destinate ruperii greementului:
1 – înlănțuite; *2* – ramate; *3* – telescopice (culisante, semiarticulate).

GIBRALTAR (I) Oraș-port și BMM britanică situate pe o mică peninsulă în extremitatea de S a Pen. Iberice la strâmtoarea cu același nume. Supr. 5,5 km²; pop. 25 mii loc. Peninsula este dominată de o stâncă masivă de calcar de 429 m alt., abruptă către E și în pantă ușoară spre V. La N este legat de Spania printr-un istm îngust pe care este stabilită o zonă neutră ce separă G. de portul spaniol La Linea. Pe stâncă se află instalate mijloacele de apărare ale bazei: baterii de rachete, art. de coastă și AA, stații de RL ș.a., iar în stâncă s-a construit o rețea de tuneluri de 60 km lungime, unde sunt adăpostite punctele de comandă, depozitele de muniții, rezerva de apă ș.a. Portul comercial, BMM și șantierul naval cu o radă amenajată pentru staționarea navelor și protejată de moluri de află în partea de V a pen. Lung. frontului de cheuri 7 km, cu adâncimi până la 18,5 m; în radă 22–54 m. Șantierele navale pot asigura reparația navelor comerciale de mare tonaj și a celor militare, incl. PA. G. este unul din punctele strategice importante, permițând controlul comunicațiilor maritime dintre țările Europei de V și Americii și statele din bazinul M. Mediterane și Oceanului Indian. *ist.* Pentru prima dată G. a fost transformat în fortăreață de către arabi în sec. VIII. În 1462 a fost cucerit de către spanioli. În 1704, în timpul războiului pentru succesiune la tronul Spaniei, G. a fost luat în stăpânire de britanici. Încercarea Spaniei în timpul Războiului de Independență a Americii de Nord de a recupera G. nu a reușit. De la data ocupării, G. a ființat ca una din bazele importante ale flotei britanice.

GIBRALTAR (II) Strâmtoare între extremitatea de S a Pen. Iberice (Europa) și partea de NV a Africii care

leagă Oc. Atlantic de M. Mediterană. Lung. 65 km; lat. 14–44 km; ad. până la 1181 m. Curentul de suprafață se deplasează în str. spre E, cel de adâncime spre V. Temp. apei la supr.: +17° C; salinitatea 36‰. Str. G. are o importanță deosebită economică și strategică. Anual trec prin str. cca 80 mii de nave civile și militare. Pe țărmurile str. domină la N masiva stâncă G. și la S muntele Jebel-al-Taric, denumite în antichitate Coloanele lui Hercule.

GIENAH Steaua nautică γ Corvi (Corbul), mărimea 2,8; în arabă „Aripa dreaptă a corbului".

GIG *spt.* Ambarcațiune sportivă asemănătoare schifului, nepuntată, folosită pentru pregătirea vîslașilor canotajului academic. Bordajul exterior este construit în sistem latin sau suprapus. Portanții se confecționează din țeavă de crom-molibden sau crom-nichel iar furcheții se toarnă din bronz. Gigul poate fi de 1+1 până la 8+1, lungimea variind de la 5 la 14 m.

Gig

GILBERT Arh. în partea central-vestică a Oc. Pacific (Micronezia). Face parte din colonia britanică Gilbert și Ellice. Formată din 16 ins. coraligene (atoli) cu o supr. totală de 984 km². Cca 40 mii loc. Climă tropicală umedă; temp. +24–31° C. Culturi de nuci de cocos, palmieri; copra. Pescuit. Centru ad-tiv Tarawa. *ist.* A fost descoperit de către ofițeri din marina britanică în perioada 1764–1824. Denumire dată în amintirea cpt. John Gilbert care a explorat insulele în 1788.

GIJON (*sp.* Hihon) Oraș și important port al Spaniei (prov. Asturia) la G. Biscaya. Ad. pasei de intrare 21 m. Portul cuprinde sectorul șantierelor navale, portul vechi și portul comercial. Lung. frontului de cheuri 6 km cu adâncimi de la 6,5 la 14 m. Capacit. de trafic cca 18 mil. t (anual sunt operate cca 2700 nave), din care 38% revine traficului de cabotaj. Construcțiile și reparațiile navelor sunt asigurate de 6 docuri uscate pentru nave cu o capacit. de 26 mii t. și 14 cale de construcție. Centru al ind. metalurgice, alimentare ș.a.

GIN Șablon pentru lucrul pe hărțile de stat-major.

GIRAȚIE **1.** Mișcare de rotire a navei la o distanță constantă de un punct în prova (de ex. o navă ancorată, pe vânt). **2.** Întoarcere de 360° a unei nave în cazul determinării deviațiilor compasului. ◇ „În G." în curs de întoarcere.

GIROCOMPAS *v.* compas giroscopic.

GIROORIZONT Aparat care se fixează la sextant și care permite luarea înălțimilor la aștri, când orizontul nu este vizibil. Folosirea acestui aparat se bazează pe proprietatea lui de a crea, prin intermediul unui ecran și al unui colimator, o linie artificială a orizontului, față de care se măsoară înălțimea.

GIROPILOT *v.* pilot automat.

GIROSCOP Disc cu masă mare, având trei grade de libertate. G. are proprietatea de a-și menține neschimbată în spațiu direcția axului de rotație, indiferent de mișcarea care se imprimă cadrului exterior de susținere. Proprietățile G. sunt folosite în construcția girocompasurilor, girostabilizatoarelor etc. În cazul girocompasurilor, rotația G. în jurul uneia dintre axe se limitează prin aplicarea momentului suplimentar al unei forțe exterioare. Se spune că în aceste condiții G. are două grade de libertate.

GIROSTABILIZATOR Dispozitiv pentru amortizarea ruliului navei; se compune dintr-un giroscop cu două grade de libertate, la care axul rotorului cu masă mare, dispus vertical, este acționat electric sau mecanic. Prin intermediul acestui dispozitiv ruliul poate fi redus de la 25–30° până la 2–3°. G. mai perfecționate sunt prevăzute cu un sistem automat de reglare. Din cauza complexității și a costului ridicat al acestui dispozitiv, folosirea sa este limitată.

GISMENT *mil.* Unghiul format de planul diametral al navei cu direcția în care sunt orientate la un moment dat tunurile sau tuburile lanstorpile ale acesteia; poate fi contat de la 0° la 360° în sensul acelor de ceasornic sau de la 0° la 180° în ambele borduri.

GIURESCU, Constantin C. (1901–1977 n. Focșani) Prof. univ. la București. Istoric care în scrierile sale s-a ocupat și de trecutul marinei române: **Istoria pescuitului și a pisciculturii în România** (1964), **„Despre construcțiile navale în Țările Române până la finele secolului al XVIII-lea"** în **Contribuții la istoria științei și tehnicii românești în secolele XV – începutul secolului XIX** (1973).

GIURGIU Port fluvial situat la Dunăre (km 493). Dispune de un cheu operațional de 250 m cu două macarale de 5 și 6 tf, un cheu de buncheraj de 400 m și unul de așteptare de 400 m. Platformele de mărfuri au o supr. de 5000 m², iar depozitele – de 3000 m². La acestea se adaugă un cheu fluvial de 170 m și un siloz de 10 000 t, o dană pentru sfeclă de zahăr de 170 m, dotată cu două macarale de 2,5 tf. Terminalul de balast are un cheu de 160 m dotat cu 3 macarale de 16 tf. Platforma pentru sfeclă și balast are o supr. de 29 000 m². În port pot opera nave până la 1500 t. Capacitatea de trafic a portului comercial este de 1 340 000 t/an. Pe canalul Plantelor se află un cheu operațional de 670 m, din care 170 m de cheu vertical pentru operarea mărfurilor generale, dotat cu 2 macarale de 5 tf. Teminalul de petrol se află între intrarea în bazin și intrarea în canalul Plantelor. Cheul are o lungime de 353 m. Pot opera nave de până la 2000 t. Capacitatea de trafic a terminalului: 450 000 t/an pentru produse solide și 100 000 t/an pentru produse lichide. Șantierul naval aflat în bazinul Plantelor poate construi și repara nave de până la 5000 t. *ist.* Se presupune că denumirea G. derivă de la castelul Sf. Gheorghe aflat pe ostrovul cu același nume și unde au fost găsite urmele unui castru roman. Istoria localității este cunoscută din sec. XV-lea când, la 1414, Mohamed I ocupă o parte din Muntenia, iar

apoi localitatea a fost stăpânită alternativ de turci şi români (Mircea cel Bătrân, Dan III Dracul, Vlad Ţepeş şi Mihai Viteazul). În 1829, după pacea de la Adrianopol, localitatea şi raiaua au fost preluate de Ţara Românească după 285 de ani de stăpânire otomană. La 25 nov. 1869 a fost inaugurată prima linie de CF din România: Bucureşti – Filaret – Giurgiu. În 1877, oraşul a suferit distrugeri în urma bombardamentelor turceşti de la Rusciuk (Ruse). În primul RM, portul şi oraşul au fost bombardate de artileria flotilei austro-ungare (1916), apoi ocupat de trupele germano-bulgare până în 1918 când a fost eliberat de trupele franceze aliate.

GIVRY, corecţie ~ Corecţie egală cu unghiul dintre ortodromă şi loxodromă, servind la trecerea, pe harta marină, de la prima la cea de-a doua. Se aplică totdeauna spre ecuator; *sin.* semiconvergenţa meridianelor.

„GJÖA" Navă tip sloop cu vele şi motor, cu un catarg şi corpul de lemn (47 t) cu care Roald Amundsen a efectuat în anii 1903–1906 prima călătorie în jurul Americii de Nord, descoperind primul Pasajul (trecerea) de Nord-Vest din Oc. Atlantic în Oc. Pacific. Pornind din Groenlanda, a trecut prin Strâmtoarea Lancaster spre S prin Strâmtoarea James Ross şi Roy. A iernat doi ani în Ins. King William, după care a continuat trecerea de-a lungul ţărmului continentului până a întâlnit balenierele venind din Oc. Pacific. După ce a iernat a treia oară, a trecut în vara anului 1906 prin Strâmtoarea Bering din Oc. Îngheţat în Oc. Pacific, încheind călătoria sa la San Francisco (California).

GLASGOW Oraş şi port cu cele mai mari şantiere navale din Marea Britanie situat pe ţărmul de V al Scoţiei pe ambele maluri ale Fl. Clyde la 35 km de la vărsarea acestuia. Pop. 1,8 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 20,4 km cu adâncimi până la 12 m. Traficul anual de mărfuri este de cca 9,5 mil. t. De pe şantierele navale se lansează anual peste 1/3 din producţia de nave a ţării, în special tancuri petroliere, mineraliere, nave de pasageri etc. Un loc important îl ocupă ind. constructoare de locomotive, căldări, strunguri ş.a. Portul este legat printr-un canal de G. Firth of Forth din M. Nordului.

GLAZARE *pesc.* Depunerea unui strat subţire de gheaţă (glazură) pe brichetele de peşte, în scopul conservării (nu permite deshidratarea). Se execută pe traulere-uzină, trecând brichetele de peşte printr-un tunel cu ploaie de apă dulce sau printr-un bazin special.

„GLOIRE" („La Gloire") (Franţa). *ist.* Primul vapor cuirasat (fregată cuirasată) cu elice din lume, proiectat de către Henry Dupuy de Lôme pe baza experienţei bateriilor plutitoare din timpul Războiului Crimeii. Nava a fost comandată în martie 1858 şi lansată în 1859, fiind prima dintr-o serie de trei. Avea corpul de lemn, protejat cu plăci de fier. Iniţial a avut greement de barchentină, ulterior adoptându-se cel de navă cu velatura completă. Caracteristici: depl. 5 617 t; dim. 77,0125 × 71,675 × 16,775 m; vit. 12 Nd; cuirasă 110–120 mm; grosimea bordajului de lemn sub cuirasă 66 mm. Tunuri (pe o singură punte): XXX (calibrul ? mm). Erau tunuri cu ţeavă lisă, iniţial cu încărcare pe la gura ţevii, fiind modificate apoi pentru încărcare pe la culată. Greutatea proiectului 36 livre.

„GLOWWORM" Distrugător englez care în 1940 a pintenat crucişătorul greu german Admiral Hipper (probabil ultima navă de război care a folosit acest procedeu).

„GLUCKAUF" Prima navă proiectată şi construită exclusiv pentru transportul petrolului (1886), cu un deplasament de 2 307 t.

GMT (Greenwich Mean Time – Timp mediu la Greenwich) Ora meridianului Greenwich. Începând cu meridianul Greenwich (meridianul zero stabilit în 1884 printr-o convenţie internaţională), globul terestru este divizat în 24 fuse orare, fiecare a câte 15° de meridian, numerotate de la V la E. Datorită rotaţiei Pământului, fiecare meridian de pe faţa globului are o altă oră locală şi s-a convenit ca fiecare stat să adopte o oră locală în funcţie de poziţia pe care o ocupă în cadrul fuselor orare. S-a stabilit ca meridianul de 180° (opus meridianului Greenwich), care trece în lungul Oc. Pacific, să reprezinte linia de schimbare a datei pe glob. Dacă meridianul 180° este traversat de la E la V va trebui să se adauge o zi, iar dacă este traversat în sens invers (de la V la E) va trebui să se scadă o zi. (*v.* tabelul).

GOANĂ *mil.* Urmărire a unei nave. **Problemă de G.** Problemă de cinematică navală constând în determinarea drumului şi vitezei navei care manevrează pentru a ajunge la coliziune cu o altă navă, ale cărei drum şi viteză sunt cunoscute. ◇ **„A da G."** *mil.* A lua drumul de coliziune cu o navă sau cu un punct legat de o navă, de ex., cu un post în formaţie. **Drum de G.** *sin.* drum de coliziune. **G. generală** *mil.* Urmărirea inamicului în condiţiile când fiecare navă are libertate de manevră pentru a-şi folosi la maximum calităţile manevriere şi viteza.

GOAST, Paul (1652–1700) Profesor francez de matematică. Pastor iezuit. Teoretician de marină. A elaborat un studiu clasic intitulat „Arta flotelor militare sau studiu despre evoluţiile pe mare", în care a expus principiile de bază ale tacticii liniare a flotelor cu vele. A fost prima carte de tactică navală publicată în Franţa (1697). A fost tradusă în mai multe ţări cu tradiţie marinărească.

GODEU Cupă de dragă.

GODIÁ A propulsa şi în acelaşi timp a guverna o barcă cu o singură ramă fixată într-o scobitură (damă) la pupa, executând cu pana ramei o mişcare în formă de opt.

GODIE Ramă cu care se godiază.

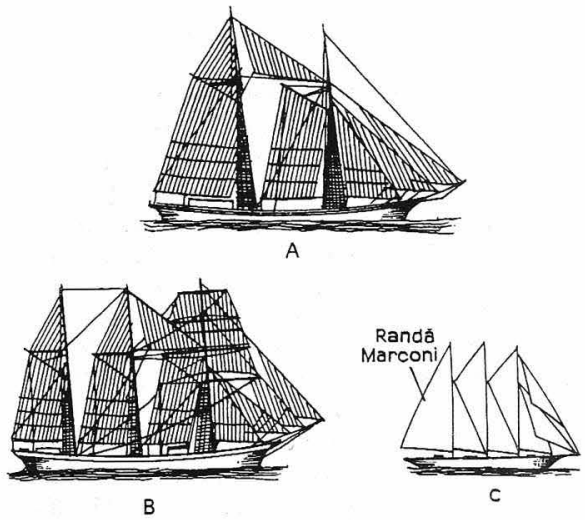
GODILĂ *sin.* godie.

GOELETĂ Navă cu doi-trei arbori, având numai vele aurice. În trecut s-au folosit şi G. cu patru-şapte arbori.

Godiere

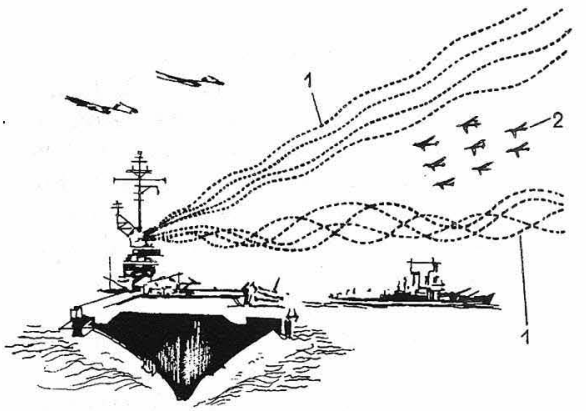
G. cu gabieri G. având la trinchet un gabier şi un contragabier. **G. cu rafie** G. având deasupra trincei o

velă triunghiulară, denumită rafie. **G. cu velastraiuri** Tip modern de G. având velastraiuri mari cu cluburi la marginea de întinsură.



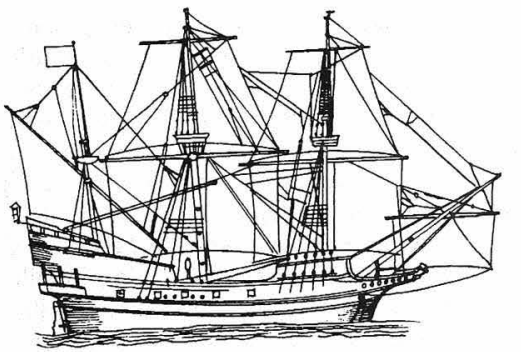
Goeletă:
A – goeletă cu doi arbori; *B* – goeletă cu gabieri cu trei arbori; *C* – goeletă cu velastraiuri.

GOL DE RADIOLOCAȚIE *mil.* Spațiul dintre două ghiduri de unde, în care undele electromagnetice nu se propagă și în care avioanele inamice nu pot fi detectate de la bord; *sin.* gol radar.



Gol de radiolocație:
1 – ghid de unde; *2* – gol de radiolocație.

„GOLDEN HIND" (*engl.* Căprioara de aur) Galion englez. Nava comandant a navigatorului Francis



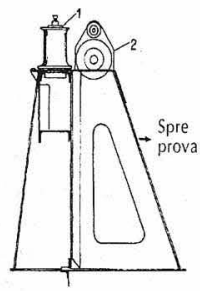
„Golden Hind"

Drake. În anul 1577, acesta, în fruntea unui grup de patru nave, întreprinde o călătorie de recunoaștere a litoralului vestic al Americii la care ajunge în apr. 1578. A dublat pentru prima dată C. Horn și după 3 ani își încheie călătoria în jurul lumii (a doua după Magellan), ancorând în portul Plymouth cu o singură corabie – „Golden Hind". Caracteristici: depl. 120 t; dim. 26 × 4,30 × 2,80 m; echipaj 146 oameni. (În anul 1973, în Anglia a fost reconstruită nava „Golden Hind" după planurile originale, iar după 1974 aceasta a repetat traseul parcurs de Francis Drake).

GOLF Parte a unui ocean, mare sau lac, de dimensiuni variabile, care pătrunde în uscat. G. sunt foarte variate. Unele pătrund adânc în uscat, îndeosebi cele formate de estuarele fluviilor, altele înguste, adânci și lungi sunt fiorduri, iar cele formate de-alungul țărmurilor nisipoase și cu adâncime mică sunt lagune și limanuri. Unele G. sunt larg deschise (Biscaya, Guineii), altele închise (Hudsoa) iar altele depășesc suprafața unor mări (G. Mexic, Bengal). G. de dimensiuni mici protejate de vânturi și valuri se numesc băi, bazine. G. protejate de vânt și valuri au avut în trecut, dar și astăzi, un rol important pentru navigație și schimburile comerciale.

GOLFULUI (Golfstrom, Gulfstream), **Curentul ~** Curent marin cald în Oc. Atlantic. Se formează în partea de S a strâmtoarii Florida de unde se unește cu curentul Antilelor și se deplasează spre N de-a lungul țărmului Americii de Nord. Lățimea șuvoiului cca 75 km, grosimea 700–800 m, vit. până la 6 Nd (11 km/oră). Temp. apei la suprafață +24–28° C. În zona C. Hatteras C. G. se îndreaptă spre E, iar structura sa se modifică radical. Vit. se reduce la 1,5 Nd, lățimea crește până la 200 km, iar temp. apei scade la +20° C. La meridianul 45° long. V, curentul se împarte în 3 ramificații: principala ramificație (centrală) se deplasează spre NE și, sub denumirea de curentul Nord-Atlantic, pătrunde în M. Norvegiei unde, la rândul său, se împarte în curenții Spitzbergen și Nordkapp; ramificația de N formează curentul Irminger care se deplasează către țărmul de S al Ins. Islanda; ramificația de S, sub forma unui curent slab și neregulat, se deplasează către E. Astfel, C. G. dă naștere unui întreg sistem de curenți și cuprinde spațiul de la G. Mexic până la Ins. Spitzbergen și Pen. Kola pe o distanță de 10 mii km. Apele calde ale C.G. ce trec în apropierea Europei îndulcesc clima în zonă, permițând navigația tot timpul anului în mările Norvegiei și Barents. Schimbările gradientului termic la adâncime în zona curentului îngreunează folosirea aparaturii hidroacustice.

GOLING *fl.* Dispozitiv compus din turnicheți și un șomar, care se fixează pe un postament în punte pentru trecerea remorcii.



Goling:
1 – turnicheți; *2* – șomar

GOLOVNIN, Vasilii Mihailovici (1776–1831) General-locotenent de flotă (1823). Navigator rus. Absolvent al corpului de marină (1792). Între 1795–1806 a făcut serviciul pe nave rusești și britanice. În 1807, la comanda goeletei „Diana", a navigat de la Kronstadt la Pen. Kamceatka

pentru a cerceta Ins. Kurile din Oc. Pacific. Aflat pe Ins. Kunaşir, a fost luat prizonier de către japonezi şi ţinut în captivitate între 1811–1813. Între 1817–1819 a făcut ocolul Pământului pe nava „ Kamceatka". Din 1821 a condus şcoala de pregătire a ofiţerilor de marină. În 1823 a fost avansat la gradul de general-locotenent de flotă şi s-a ocupat de înzestrarea flotei ruse cu nave de luptă, între care primele nave cu maşini cu vapori. A întocmit primul cod de semnale al flotei ruse.

GOLOVIŢA Lagună marină în complexul Razelm, la S de capul Dolojman; 74,2 km². Ad. max. 1,5 m. Comunică cu l. Zmeica şi Razelm. Pescuit (Jurilofca).

GOMERA Ins. în Arh. Canare separată de Ins. Tenerife printr-o strâmtoare de 47 km lăţime; supr. 378 km²; pop. cca 30 mii loc. Pr. oraş-port San Sebastian. Pescuit. Turism.

GONDOLĂ Ambarcaţiune veneţiană propulsată cu o ramă, având fundul plat, iar prova şi pupa ridicate mult în sus.

Gondolă veneţiană

GONDOLIER Barcagiu care conduce o gondolă.

GONG DE CEAŢĂ Dispozitiv format dintr-un disc de alamă suspendat, care vibrează când este lovit cu ciocanul. Se foloseşte uneori în locul clopotului de ceaţă, având un sunet mai puternic decât acesta.

GONI PE ANCORĂ *(despre navă)* A fi deplasată de vânt sau de curent din cauza ancorei care ară sau a lanţului care este prea scurt etc. (*a nu se confunda cu a da goană*).

GOODWIN, table ~ Table de înălţimi şi azimut bazate, pentru înălţimi, pe formula $ver\,P = \frac{\cos(\varphi \sim \delta) - \cos z}{\cos\varphi \cos\delta}$, iar pentru azimut, pe diagrama Rust (1921).

GOR Distanţa verticală între colţurile de învergare prova şi pupa ale unei vele aurice; *v. fig.* randă.

„GORCH FOCK" Denumirea a două din cinci nave-barc gemene construite în Germania la Şantierul naval Blohm und Voss din Hamburg, purtând numele scriitorului marinar german căzut în bătălia de la Iutlanda în 1916. (Celelalte 3 nave poartă astăzi numele: „Eagle" sub pavilion SUA, „Sagres II", sub pavilion portughez, şi „Mircea", sub pavilion românesc). „G.F.I", construit în 1933 a servit în flota germană ca navă-şcoală, iar după al doilea RM a fost preluată de sovietici şi se află actualmente în flota ucraineană sub numele de „Tovarişci". „G.F. II" este construită de aceeaşi firmă în 1958 şi serveşte în prezent în flota germană ca navă-şcoală. Caracteristici: depl. 1870 t; dim. 84,40 × 12 × 5,20 m. Supr. velică 2037 m² (23 vele din material sintetic); puterea motorului 800 CP; vit. 16 Nd cu vele, 12 Nd cu motor. În 1996–1997 a făcut ocolul Pământului. În perioada 1–5 oct. 1999 a vizitat portul Constanţa.

GORNEAC Vânt de Nord-Vest sau Vest în regiunea Porţilor de Fier.

GORŞKOV, Serghei Georghievici (1910–1988) Amiral de flotă (1967). În marina militară sovietică din 1927. Absolvent al Şcolii Navale „Frunze" (1931) şi al Academiei Navale (1941). Din 1931, ambarcat pe diferite nave din Flota M. Negre. În al doilea RM, comandant al brigăzii de Cr. din M. Neagră (1942), comandant al flotilei M. de Azov. (1943). În 1944, comandant al flotilei sovietice de pe Dunăre. Şef de stat-major şi comandant al Flotei din M. Neagră (1948–1951). Din 1956, comandant al Flotei URSS şi locţiitor al ministrului Apărării. Din 1986, inspector pe linie de marină din cadrul Ministerului Apărării.

GÖTEBORG Oraş şi port important în SV Suediei la Strâmtoarea Kattegat. Portul are 12 bazine şi un terminal petrolier unde pot acosta petroliere de 200 mii t. Lung. frontului de cheuri 25 km cu adâncimi de la 4 la 19 m. Traficul anual de mărfuri cca 30 mil. t. În port se află rezervoare de petrol cu o capacitate de 1 mil. t. Şantiere de construcţii şi reparaţii nave comerciale cu o capacitate de până la 500 mii tdw. Punct de bazare a flotei suedeze pentru nave militare cu depl. mediu. De la G. porneşte un canal navigabil de 400 km care permite forţelor navale uşoare să manevreze între M. Baltică şi M. Nordului ocolind strâmtorile Daneze.

GOTLAND Cea mai mare ins. din M. Baltică, separată de Pen. Scandinavă printr-o strâmtoare având o lăţime de 84 km. Aparţine Suediei. Supr. 2960 km². Lung. ins. este de 150 km, iar lăţimea de 53 km. Relieful reprezintă un platou cu înălţimi de până la 80 m. Climă maritimă cu ierni blânde (+1°C în ian. şi +16° C iul.). Cca 44% din terit. este acoperit de păduri. Principalul oraş-port: Visby, situat pe ţărmul de V al ins. *ist.* Ins. aparţine Suediei din sec. XV şi este puternic fortificată. În 1915, în perioada primului RM, lângă Ins. G. a avut loc o luptă navală indecisă între nave de supr. ale flotelor rusă (5 Cr., 9 Ds.) şi germană (3 Cr., 7 Ds., 1 Dr.) în care ambele părţi au suferit pierderi.

GOZO Tip de velier maltez.

G.P.S. (GLOBAL POSITIONING SYSTEM) Sistem global de determinare a punctului (poziţiei) pentru un număr nelimitat de posesori de receptoare G.P.S. Oferă informaţii asupra coordonatelor locului, orei exacte, vitezei de deplasare, înălţimii antenei etc. Sistemul se bazează pe calculul poziţiei unui punct pe mare, pe uscat, în aer sau în cosmos, în funcţie de coordonatele cunoscute ale unui grup de sateliţi, într-un anumit moment al deplasării lor pe orbită.

GRACOVSKI, Nicolae (1861–1939 n. Galaţi). Contraamiral. Absolvent al Şcolii Fiilor de Militari din Iaşi (1874) şi al cursurilor Şcolii Militare de Infanterie şi Cavalerie din Bucureşti, cu gradul de Slt. (1881). Repartizat în Corpul Flotilei, se distinge din primii ani de activitate comandând una din şalupele de poliţie nou intrate în dotarea flotilei fluviale (1883). Efectuează un stagiu de specializare în marina

franceză la bordul navei de transport „Fontenoy" şi pe nava „la Couronne", care pregătea specialişti tunari pentru marină (1886–1887). Întors în ţară, asigură numeroase funcţii de răspundere, între care: comandant al canonierei „Griviţa" (1888–1890) şi al torpilorului „Sborul" (1893–1894), căpitan de port cl. I la Turnu Severin şi apoi la Galaţi (1895). La 16 iunie 1896 i se încredinţează funcţia de adjutant regal în Statul-Major Regal, unde îşi va desfăşura activitatea până la sfârşitul serviciului său în armată, cu unele întruperi pe parcursul cărora asigură funcţiile de ofiţer secund pe Cr. „Elisabeta" (1900) şi comandant al Diviziei de Dunăre (1904). În primul război mondial, avansat la gradul de Cam, este mobilizat şi numit comandant al Cartierului Regal, iar în feb. 1917 este trimis la Berna (Elveţia), ca delegat al guvernului român la Crucea Roşie Internaţională, pentru a reglementa situaţia prizonierilor români. Autor al unor studii de istorie şi tehnică militară şi posesor al unui brevet de invenţie pentru un aparat destinat a evita abordajele navelor pe timp de ceaţă.

GRAD, Vasile (1932–2005 n. com. Iapa, Sălaj) Prof. univ. dr. Viceamiral. Absolvent al Şcolii Superioare de Marină promoţia 1955, al Academiei Militare de Marină, construcţii nave şi armament „Krâlov" din Leningrad şi al cursului de specializare în tehnica rachetelor navale – Baku şi Vladivostok (1956–1962). În 1967 a urmat cursul postacademic pentru specializare în domeniul ciberneticii militare (Bucureşti). Conferenţiar la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân" şi la Centrul de cercetări ştiinţifice al MM (1959–1971). Este numit ofiţer direcţional în M St M pentru CMM în probleme de conducere şi informatică militară (1971–1987). Doctor în ştiinţe militare (1981). A elaborat lucrările: **Racheta cu aripi, Manualul artileristului naval,** cca 40 de studii şi peste 20 de tratate şi monografii pe teme de cercetare, vizând domeniul conducerii şi modelarea matematică a acţiunilor de luptă; transferul pe calculator al unor activităţi de stat-major ş.a. Membru al Academiei Oamenilor de Ştiinţă din România (2000).

GRAD DE LATITUDINE Arcul de meridian corespunzător unui grad sexagesimal la centrul Pământului. Pe hărţile în proiecţia Mercator valorile arcelor unui grad de latitudine cresc de la Ecuator spre Pol, valoarea minimă fiind de 110 562 m la ecuator şi cea maximă de 117 020 m la poli.

GRAD DE LONGITUDINE Arcul de ecuator sau de paralel corespunzător unui unghi de un grad sexagesimal la centrul Pământului. Are lungimi diferite la suprafaţa sferei terestre: 111 307 m la ecuator, 102 129 m la tropice şi 44 508 m pe cercul polar. Pe hărţile marine în proiecţie Mercator gradele de longitudine apar ca lungimi egale.

GRADE MILITARE Denumire generică dată tuturor treptelor ierarhiei militare. Gradele specifice Marinei Militare:

ist. Până în anul 1898, gradele în MM au fost similare celor de la trupele de uscat. Prin legea de organizare a marinei din 2 mai 1898 s-au înlocuit gradele ofiţerilor din armata de uscat cu grade specifice marinei. Ierarhia gradelor inferioare a rămas aceeaşi ca în armata de uscat. La 12 mai 1921, intră în vigoare un nou decret care reglementează uniformele din MM şi organizarea corpului maiştrilor de marină cu gradele respective. Se stabilesc, totodată, următoarele specialităţi: tunari, timonieri şi piloţi, torpilori, mineri şi scafandri, armurieri, infanterişti de marină, mecanici, electricieni şi radiotelegrafişti. În 1951, se introduc noi denumiri pentru gradele ofiţerilor de marină: sublocotenent pentru gradul de aspirant (introdus în anii '30), locotenent-major – grad intermediar între locotenent şi căpitan – căpitan-locotenent, căpitan de rangul III pentru gradul de locotenent-comandor, căpitan de rangul II pentru gradul de căpitan-comandor, căpitan de rangul I pentru gradul de comandor şi comodor, grad intermediar între comandor şi contraamiral. Aceste grade s-au menţinut până în 1991.

GRADIENT BARIC *meteo.* Mărime variabilă a presiunii barometrice, care se stabileşte între centrul şi zona periferică a unui ciclon.

GRADIENT TERMIC *meteo.* Mărime care indică scăderea medie a temperaturii atmosferice pe verticală pentru fiecare 100 m diferenţă de nivel cu 0,6° C.

„GRAF VON SPEE" *v.* Admiral „Graf von Spee".

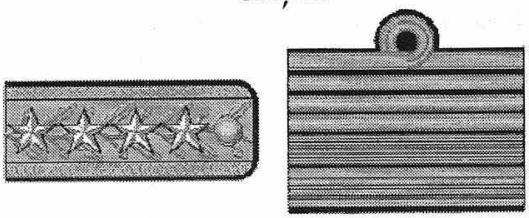
GRAFICUL LUMINOZITĂŢII Diagramă în care sunt reprezentate timp de o lună fenomenele de luminozitate în funcţie de orele răsăritului şi ale apusului Soarelui şi Lunii.

GRAHAM, Ţara ~ (Graham Land) Pen. în Antarctica, în dreptul Americii de Sud, între M. Weddell şi M. Bellingshausen. Este separată de C. Horn prin Str. Drake. Structural, este o prelungire a lanţului muntos al Anzilor. Alt. 4191 m. Cea mai mare parte a pen. este acoperită de zăpadă şi gheaţă. Descoperită în 1832 de expediţia britanică condusă de John Biscoe; denumire dată după numele primului lord de atunci al amiralităţii britanice. Pe hărţile americane poartă denumirea Palmer, după numele vânătorului de balene american Nathanael Palmer, care a oferit primele informaţii despre peninsulă în anii '20 din sec. XIX.

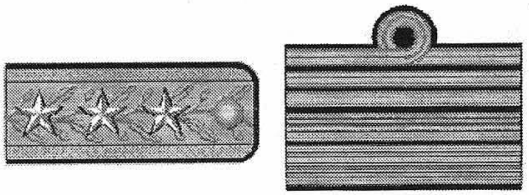
GRAN CANARIA Ins. în Oc. Atlantic făcând parte din grupul Ins. Canare. Aparţine de Spania. Supr. 1533 km². Ţărmuri înalte stâncoase. Pop. 280 mii loc. Principalul oraş-port este Las Palmas, care reprezintă şi punctul de bazare pentru forţele navale spaniole. Culturi de trestie de zahăr, tutun; viticultură, pescuit.

„GRAND-FLEET" (Flota cea mare) Denumirea forţelor navale principale britanice în primul RM. În 1914 M. Britanie dispunea de 24 NL şi CrL, 21 Cr., 42 Ds., iar în 1916 numărul lor a crescut la 37, 34 şi respectiv

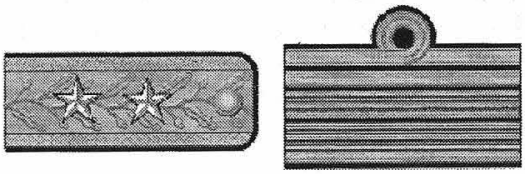
OFIȚERI



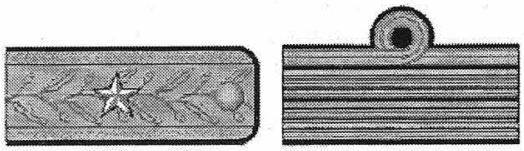
Amiral



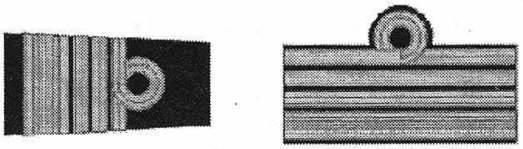
Viceamiral



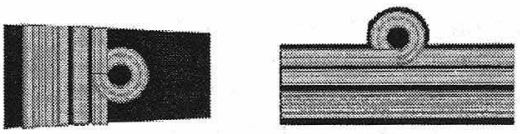
Contraamiral



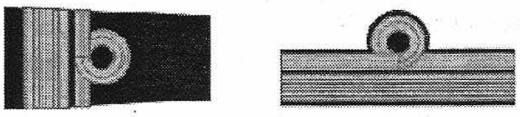
Contraamiral de flotilă



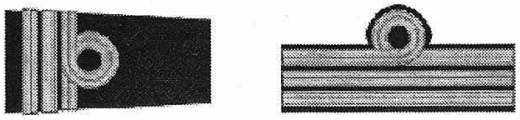
Comandor



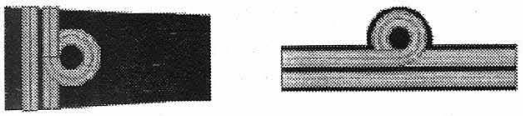
Căpitan comandor



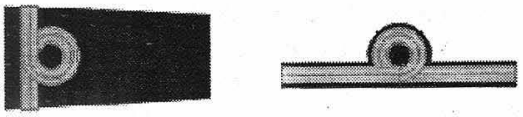
Locotenent comandor



Căpitan



Locotenent



Aspirant

SUBOFIȚERI

Maistru militar principal

Maistru militar clasa I

Maistru militar clasa a II-a

Maistru militar clasa a III-a

Maistru militar clasa a IV-a

Maistru militar clasa a V-a

79. Baza principală a „G-F" Scapa Flow se afla pe Ins. Orkney. Principala misiune a „G-F" consta din: blocada îndepărtată a Germaniei; distrugerea flotei germane în mare largă; asigurarea comunicațiilor proprii în Oc. Atlantic. În bătălia navală de la Iutlanda (31 mai 1916) „G - F" a obținut un avantaj cu caracter strategic asupra flotei germane corespunzătoare „Hoch See Flotte" (Flota de larg).

GRANDEE Parâmă vegetală sau sârmă cusută pe marginea unei vele sau a unei tenzi pentru a o întări. După marginea velei pe care este cusută, distingem: **G. de cădere, G. de învergare, G. de întinsură.** ◇ „În grandee" (*despre vele*) Cu vântul bătând în direcția

planului velei; în acest caz vela nu este nici plină, nici mascată, ci flutură, fără a avea efect asupra navei; *v.* brajá.

GRANIC Instalaţie de forţă, electrică sau cu aburi, folosită de nave pentru manipularea greutăţilor. *sin.* cranic.

GRAPINĂ *(fr.)* Gheară de ancoră.

GRASSE, François Joseph Paul, marchiz (1722–1788). Marinar în flota Ordinului de Malta (1734), comandant de navă în flota franceză (1762). A luptat în corpul expediţionar francez în Oc. Atlantic în Războiul de Independenţă a SUA (1775–1783) împotriva britanicilor şi a participat la bătălia navală din largul Ins. Grenada (6 iul. 1776). Primind misiunea să distrugă forţele maritime britanice din Antile şi M. Caraibilor, a plecat din Brest cu 31 nave de luptă şi 100 nave comerciale cu care a reuşit să pătrundă în G. Chesapeake şi să lichideze (5–9 sept. 1781) cuiburile de rezistenţă britanice de coastă. Ulterior, grupul de nave de luptă de sub comanda lui G. s-a confruntat cu forţe navale engleze conduse de G. Rodney şi S. Hood, victoria revenind britanicilor. Aceasta a dus la declinul carierei sale. A fost considerat un maestru al luptei de abordaj.

GRATIFICAŢIA PILOTULUI *MC* Plata benevolă sau oficioasă făcută pilotului, îndeosebi când pilotarea s-a făcut în condiţii dificile. La trecerea prin Bosfor şi Dardanele, această plată are un caracter oficios.

GRĂPÁ *sin.* ara, derapa.

GRĂPARE *v.* ancoră-grapă.

GRĂTAR 1. Grilă din lemn, aşezată pe puntea metalică necăptuşită, de ex., în timonerie. 2. *v.* barcă.

GRĂTAR CUIRASAT *mil.* Apărătoare a unui tambuchi, constând din bare de oţel.

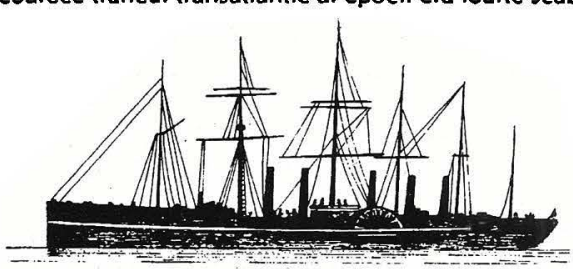
GRĂTAR DE CARENAJ Platformă din lemn pe care se aşează o navă mică la mareea înaltă pentru a fi carenată la mareea joasă.

GREÁ A pune la post greementul unei nave.

GRÉA DE DIAMANT *înv.* (*despre ancoră*) Cu diamantul în jos (atunci când o ancoră se dă cu barca).

„GREAT BRITAIN" Goeletă cu şase arbori, construită în anul 1843 la Şantierul Naval din Bristol (Anglia). A executat transportului de mărfuri pe linia: Marea Britanie – SUA – Australia – India – Rusia. În anul 1866 a eşuat în Ins. Malvine. În 1973 a fost remorcată în Anglia, transformată în navă-muzeu şi se află staţionată în portul Bristol unde a fost construită. Caracteristici: depl. 2936 t; dim. 97 x 12 x 8 ; echipaj 64 oameni.

„GREAT EASTERN" Transatlantic englez pus pe cală în 1853 şi intrat în serviciu în 1860. Tonajul său, de 22 500 t, era considerabil pentru acele timpuri, iar propulsia era asigurată de o elice, de zbaturi şi de şase catarge cu vele. Deoarece traficul transatlantic al epocii era foarte scăzut (în prima cursă au fost transportaţi numai 36 de pasageri), nava nu a avut succes, fiind folosită drept cablier, iar mai târziu, ca ponton de cărbuni.



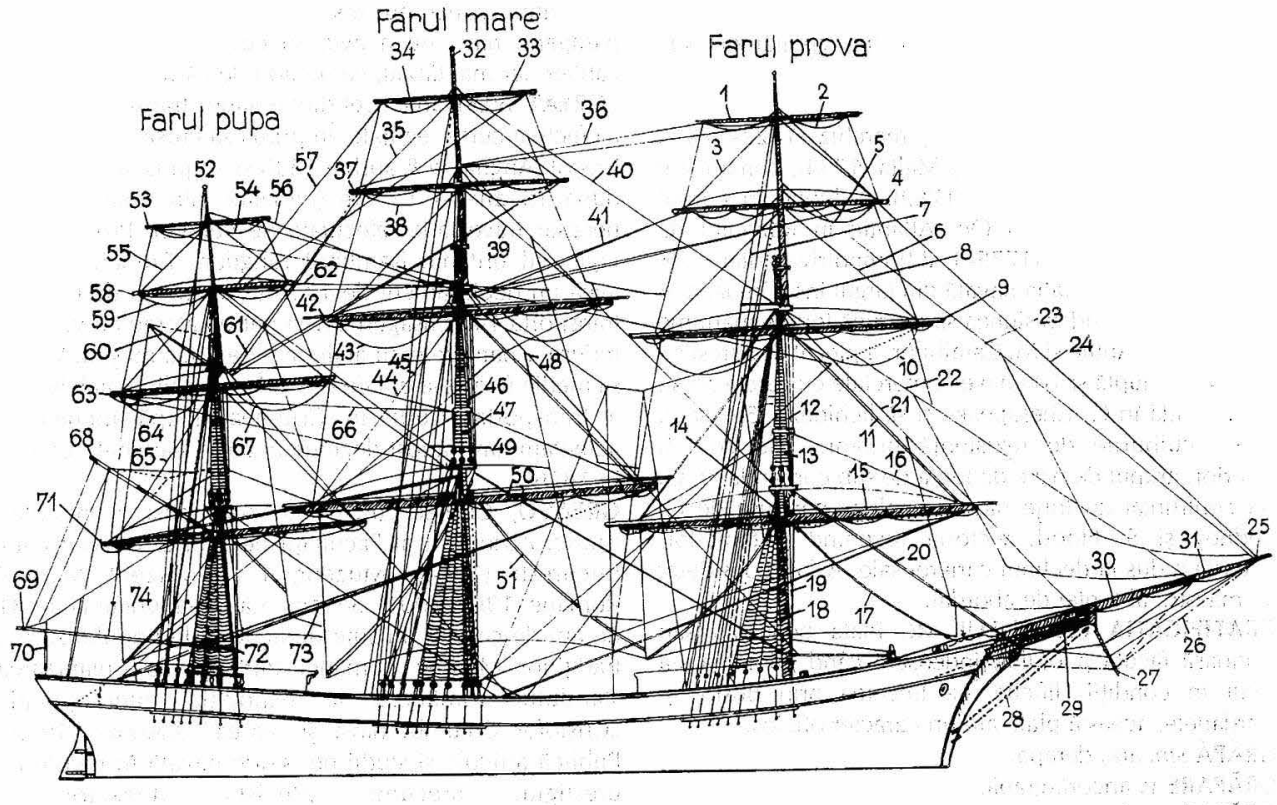
„Great Eastern"

„GREAT WESTERN" Cel dintâi vapor transatlantic care a efectuat curse regulate. În prima sa cursă, a plecat din Bristol (Anglia) la 8 aprilie 1838 şi a ajuns la New York după 15 zile şi 12 ore (jumătate din timpul mediu necesar traversadei efectuate de veliere). Proiectat de inginerul britanic Isambard Kingdom Brunel, „G.W." avea un deplasament de 1320 t., lungimea de 65 m şi transporta 148 pasageri. Avea patru catarge cu velatură redusă. Zbaturile erau acţionate de două maşini. Viteza sa medie fără vele era de 8 Nd. În unul din voiajele sale a transportat trupe în Crimeea. După încheierea activităţii nava a fost dezmembrată la Vauxhall, Londra în 1856.

GREAVU, Cornel (n. 1939, Adamclisi, Constanţa). Istoric. Absolvent al Facultăţii de Istorie, Universitatea Bucureşti (1964). Muzeograf la Muzeul Marinei Române (1969–2001). Se remarcă, de-a lungul celor 31 de ani de carieră, în sute de acţiuni de popularizare a tradiţiilor Marinei Române. Participă la organizarea standului românesc la expoziţia internaţională „Cristofor Columb: nava şi marea" (Genova, 1992). Publică articole şi studii de istorie navală în reviste de prestigiu, precum: „Revista Muzeelor şi Monumentelor", "Revista de istorie", „Dosarele istoriei", „Magazin istoric", „Analele Dobrogei", „Anuarul Muzeului Marinei Române", „Marea noastră", „Marina Română" ş.a. Semnează, în colaborare, volumul: **Muzeul Marinei Române 1969–1999. Monografie** (Bucureşti, 1999).

GRECESCU, Emil (1905–1981 n. Buzău) Viceamiral. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Marină (1924). Ambarcat cu gradul de Slt. pe nave ale Diviziei de Mare. În 1935, cu gradul de Cpt., a fost numit şeful Serviciului Hidrografic, unde s-a distins prin efectuarea unor importante lucrări hidrografice, între care ridicarea hidrografică a regiunii cuprinse între Ekrene–Balcic–Caliacra (1938). În al doilea RM a fost ambarcat pe Ds. „Regina Maria" în funcţia de comandant secund. Cu gradul de LtCdr, director de studii la Şcoala Navală (1943–1946). În sept. 1946 este numit comandant al grupării navelor de la mare şi a condus operaţia de dragaj mecanic şi magnetic de la gurile Dunării. Comandant al Marinei Militare între 1949–1952. Contraamiral (1951). Din 1952 a fost numit ajutor al şefului M St M pentru marină. Din 1954 a fost numit consilier pentru transporturi navale pe lângă Consiliul de Miniştri, de unde a fost trecut în rezervă (oct. 1956).

GREEMENT 1. Ansamblul arboradei, velaturii, manevrelor fixe şi curente. 2. Dispunerea şi tipul arboradei, velaturii şi manevrelor. Se disting; **G. pătrat,** la care predomină velele pătrate; **G. auric,** la care predomină velele aurice; **G. latin,** la care predomină velele latine şi **G. diverse,** întâlnite mai ales în M. Mediterană şi M. Chinei. 3. Ansamblul manevrelor unei bigi, scări etc.



Greementul unul din veliere de tip „navă cu trei arbori":

1 – verga rândunicii mici; *2* – balansina rândunicii mici (moale); *3* – contrașcota rândunicii mici; *4* – verga zburătorului mic; *5* – balansina zburătorului mic; *6* – contrașcota zburătorului mic; *7* – pataraținele arboretului; *8* – arboretul mic; *9* – verga gabierului mic; *10* – balansina gabierului mic; *11* – contrașcota gabierului mic; *12* – arborele gabier mic; *13* – sarturile arborelui gabier mic; *14* – pataraținele arborelui gabier mic; *15* – verga trincii; *16* – balansina vergii trincii (întinsă); *17* – contrașcota trincii; *18* – sarturile coloanei trinchet; *19* – coloana trinchet; *20* – straiul trinchetinului; *21* – straiul focului mare; *22* – straiul focului mic; *23* – straiul focului săgeții; *24* – straiul săgeții; *25* – bompres; *26* – subarbă; *27* – martingală; *28* – sarturile coloanei bompresului; *29* – coloana bompresului; *30* – bastonul bompresului; *31* – săgeată; *32* – arboretul mare; *33* – verga rândunicii mari ; *34* – balansina rândunicii mari (moale); *35* – contrașcota rândunicii mari; *36* – brațele vergii rândunicii mici; *37* – verga zburătorului mare; *38* – balansina zburătorului mare; *39* – contrașcota zburătorului mare; *40* – straiul arboretului mare; *41* – brațele vergii zburătorului mic; *42* – verga gabierului mare; *43* – balansina gabierului mare; *44* – contrașcota gabierului mare; *45* – pataraținele arboretului mare; *46* – arborele gabier mare; *47* – sarturile arborelui gabier mare; *48* – straiul arborelui gabier mare; *49* – pataraținele arborelui gabier mare; *50* – verga mare; *51* – contrașcota velei mari; *52* – arboretul artimon; *53* – verga rândunicii artimon; *54* – balansina vergii rândunicii artimon (moale); *55* – contrașcota rândunicii artimon; *56* – brațele rândunicii artimon; *57* – brațele rândunicii mari; *58* – verga zburătorului artimon; *59* – balansina zburătorului artimon; *60* – picul pavilionului; *61* – brațele vergii zburătorului mare; *62* – brațele zburătorului artimon; *63* – verga gabierului artimon; *64* – balansina gabierului artimon; *65* – contrașcota gabierului artimon; *66* – straiul arboretului artimon; *67* – straiul arborelui gabier artimon; *68* – pic; *69* – ghiu; *70* – școta ghiului; *71* – verga vele în cruce/artimonului; *72* – sarturile coloanei artimon; *73* – brațul mare.

GREENHART Lemnul unui arbore tropical din Guiana, folosit la construcțiile navelor, datorită rezistenței sale la umezeală.

GREENWICH Suburbie în Estul Londrei unde a fost construit în 1675 un observator astronomic al cărui meridian, în urma hotărârii Conferinței internaționle din 1884 de la Washington, a fost considerat meridian de origine (meridianul zero) de la care se măsoară longitudinea oricărui punct de pe glob. În funcție de acest meridian au fost stabilite și fusele orare. Înainte de acesta, în unele țări meridianul de origine (meridianul 0) era considerat în SUA – cel de la Washington, în Franța – cel de la Paris, în Rusia – cel de la Observatorul Pulkovo etc.

GREGALE *MN* Vânt puternic de Nord-Est care suflă iarna în vecinătatea M. Ionice.

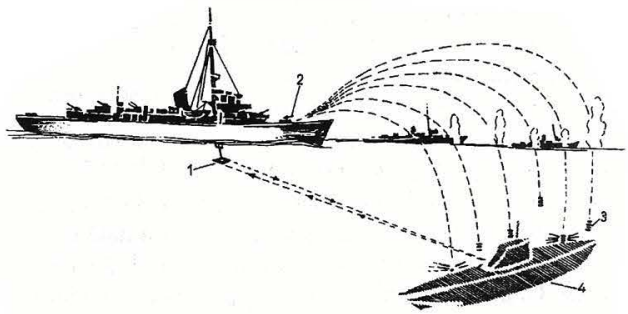
GREGER, René (n. 1924 Cehia) Ing. Istoric naval ceh, fiu de amiral din Marina austro-ungară. De copil a cunoscut viața la bord. Este autor al mai multor cărți și al unui mare număr de articole de istorie navală, în care a abordat și probleme de istorie a Marinei Române. A vizitat de câteva ori România și i-a cunoscut personal pe câțiva amirali români.

GREN Întărirea bruscă, de scurtă durată, a vântului, cu schimbarea direcției , atingând o viteză de 20–30 m/s din cauza mișcării de rotație și ascensiunii violente a aerului. Apare în legătură cu convecția aerului sau înaintea unui front rece. Este însoțit uneori de ploaie zăpadă, îngheț și de creșterea presiunii și umidității relative. Deseori poate fi însoțit de descărcări electrice. **G. alb** G. fără nori. **G. de linie** G. ce se desfășoară de-a lungul unei linii cu nori negri în formă de arc; *sin.* G. arcuit. **G. de ploaie** G. însoțit de averse de ploaie **G. negru** G. însoțit de nori. A nu se confunda cu rafale de vânt. *sin.* vijelie locală.

GRENADA Ins. vulcanică, terit. statului Grenada situată în extremitatea de S a Arh. Antilele Mici (M. Caraibilor) din Oc. Atlantic. Supr. 344 km²; pop. cca

140 mii loc. Climă subtropicală oceanică, temp. med. +25°–28° C. Relief deluros, alt max. 840 m. Cea mai mare parte a ins. este acoperită de păduri tropicale. Culturi de cacao, nucşoară, cafea, palmieri de cocos, bumbac, trestie de zahăr. Cap. şi principal port: Saint George's. Două aeroporturi internaţionale. Bază militară aeriană a SUA. *ist.* Descoperită de către Cristofor Columb (1498) în cea de a treia călătorie în „Lumea Nouă" şi pe care a numit-o „Concepcion". Colonizată de francezi (sec. XVII), care au fost apoi obligaţi s-o cedeze Angliei (1762). Îşi proclamă independenţa la 7 feb. 1974.

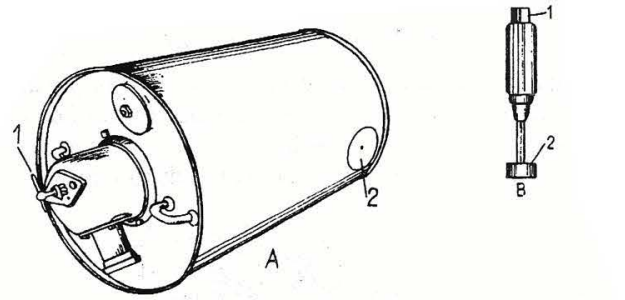
GRENADARE *mil.* Atacare cu grenade AS a submarinelor aflate în imersiune. Se execută cu lansatoare de grenade instalate la pupa navelor de



Grenadare:
1 – hidrolocator; *2* – aruncător de grenade AS reactive; *3* – grenadă AS reactivă; *4* – submarin.

suprafaţă, cu aruncătoare de grenade care aruncă grenadele în prova sau în borduri la distanţe de 300–1500 m, cu instalaţii reactive ce lansează grenadele în orice direcţie la distanţe de peste 800 m. G. se poate executa, de asemenea, din avioane şi din elicoptere.

GRENADĂ ANTISUBMARINĂ Dispozitiv pentru distrugerea Sm. aflate în imersiune, a minelor ancorate şi de fund şi a altor obiective submarine. Constă dintr-



Grenade antisubmarine:
A – grenadă AS cilindrică: *1* – cheie de reglare a adâncimii; *2* – siguranţă. *B* – grenadă AS reactivă pentru instalaţia de aruncare multiplă: *1* – siguranţă; *2* – stabilizator.

un corp metalic, având o formă cilindrică sau hidrodinamică, prevăzut cu stabilizator, încărcat cu exploziv obişnuit sau nuclear şi un detonator care poate fi de contact, fără contact, hidrostatic sau cu ceasornic de timp. G. A. se împart în navale şi aeriene; cele navale sunt lansate cu ajutorul aruncătoarelor cu reacţie sau gazodinamice ori al şinelor de lansare, iar cele aeriene se lansează de către avioane şi elicoptere. Pentru prima oară, G.A. a fost folosită în 1915. Actualele G. A. au un

calibru de 203–275 mm; greut. 120–250 kg; distanţa de tragere până la 6 000 m şi se reglează automat.

GREUTATE BRUTĂ *MC* Greutatea mărfii şi a ambalajului luate la un loc. Greutatea ambalajului se numeşte tară, iar a mărfii fără ambalaj – greutate netă.

GREUTATE DE ANCORĂ Piesă grea din fontă sau plumb, care se prinde cu o cheie de cablul ancorei şi se filează cu ajutorul unei parâme pentru a îmbunătăţi ţinuta ancorajului. Greutatea face ca solicitarea pe cablu să fie mai aproape de orizontală.

GREUTATE DE HARTĂ Greutate specială sau improvizată, aşezată pe hartă, care nu permite ca aceasta să fie luată de vânt.

GREUTATE MOARTĂ Greutatea ancorelor, lanţurilor şi mecanismelor de punte de la bordul navei.

GREUTATE NETĂ *MC* Greutatea reală a mărfurilor propriu-zise ce fac obiectul unei tranzacţii, adică marfa fără ambalaj.

„GRIGORE MANU" Una dintre cele mai vechi nave fluviale cu zbaturi (construită în 1854 la Budapesta), care a fost folosită aproape un secol pentru transportul de pasageri pe Dunăre. Caracteristici: dim. 59,44 × 7,50 × 1,70 m; puterea maşinilor 600 CP; vit. 18,5 Nd. Ulterior s-a numit „Tudor Vladimirescu".

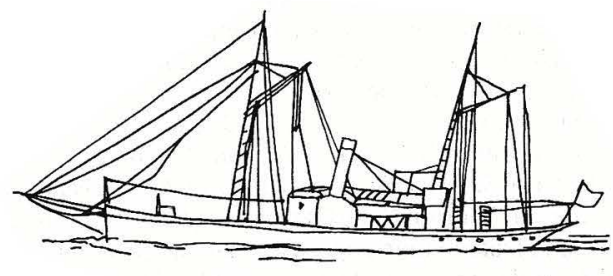
GRIJEA Saulă legată transversal pe sarturi, formând o treaptă pe care se poate urca în arboradă; *sin., înv.* grizea; *v. fig.* cap de berbec.

„GRILLO" *ist.* Prima ambarcaţiune de asalt din lume, folosită de italieni (1918) pentru a ataca navele staţionate în port. Era echipată cu motoare electrice silenţioase şi cu un dispozitiv cu lanţ Gall pentru trecerea peste obstrucţiuni. A fost scufundată în cursul unei încercări de a intra în baza austriacă Pola, după ce trecuse peste cinci asemenea obstrucţiuni.

GRIND Depunere aluvionară de-a lungul malurilor unui curs de apă sau coastei marine, formând un fel de dig natural care încadrează şi menţine apele în albie. Din loc în loc G. sunt separate de gârle ce leagă bălţile de cursul de apă.

GRIPIE Parâmă vegetală ori metalică sau o combinaţie de sârmă şi lanţ, servind la legarea de lanţul ancorei a unei căpăţâni de ancoră; *v. fig.* căpăţână.

„GRIVIŢA" Canonieră construită la Şantierul „Stabilimento Tecnico Triestino" din Triest (aflat sub Imp. austro-ungar), adusă în ţară în 1880, care a jucat un rol



„Griviţa"

important în pregătirea marinarilor militari români. Caracteristici: depl. 110 t; dim. 30 × 5,15 × 1,8 m; maşină alternativă şi velatură redusă (două focuri,

trincă, randă și trichetin); vit. 9 Nd; echipaj 48 oameni. Tunuri 11 × 90 mm; în 1888 i se adaugă două tunuri de 37 mm și două mitraliere de 11,43 mm cu 10 țevi. A luat parte la războiul balcanic (1913). În anii primului RM a îndeplinit numeroase misiuni pe mare și Dunăre. După un serviciu de aproape 40 de ani a fost scoasă din serviciu (30 dec. 1919).

GROAPĂ ABISALĂ *v.* fosă abisală.

GROAPĂ DE ÎNTOARCERE *v.* întoarcere la groapă.

GROAPĂ SUBMARINĂ *oc. v.* abis.

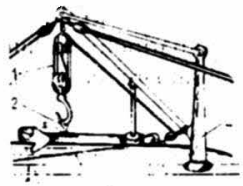
GROENLANDA (*dan.* Grønland – Țara verde) Cea mai mare insulă de pe Terra situată în N Oc. Atlantic la NE de America de Nord. Terit. aparține Danemarcei. Supr. 2,2 mil. km²; coasta întregii insule are o lungime de 39 mii km; suprafața acoperită cu ghețuri 1834 mii km²; suprafața calotei glaciare care ocupă partea centrală a ins. și câteva zone de litoral 1640 km²; supr. neacoperită de ghețuri locuită 341 700 km². Grosimea calotei glaciare este de max. 3500 m. Porțiunile de uscat neacoperite de gheață reprezintă o fâșie discontinuă de-a lungul coastei, atingând în unele locuri 200–250 km lățime. Ghețarii desprinși de țărmul ins. coboară în ocean formând numeroase aisberguri (anual 13–15 mii) cu o înălțime de 100–135 m deasupra nivelului oceanului, care plutesc în derivă îndeosebi în partea de N a Oc. Atlantic, și constituie un real pericol pentru navigația maritimă. Climă arctică și subarctică. Temp. med. la țărm: –7° C în S și –36° C în N. În centru temp. med. –47° C în feb. și –12° C în iul. Pop. 59 mii loc., în majoritate eschimoși și o parte danezi. Centru ad.-tv: Godthab, port pr. Godhavn. Flora și fauna specifice reg. arctice: dintre plante - mesteacănul pitic, scorușul, armul, ienupărul ș.a.; dintre animale: ursul alb, renul, vulpea polară, iar în apropiere de țărm foca, morsa ș.a. Pescuit. *ist.* A fost descoperită de normanzi în 875; devine posesiune norvegiană în 1261; ulterior a fost părăsită și redescoperită de englezi (sec. XVI); colonie daneză din 1721. Explorarea ins. a început în sec. XVII. Primul care a pătruns în interiorul ins. a fost suedezul N. Nordenskjold (1883); au urmat norvegianul F. Nansen (1888), americanul R. Peary (1891), danezul K. Rasmussen (1912) ș.a., iar ultimele expediții mai importante au fost ale francezului P. Victor (1948) și englezului Simpson (1952).

GROENLANDEI, Marea – Mare de bordură în Oc. Înghețat de Nord între Ins. Groenlanda, Insulele Islandei, Jan Mayen, Urșilor (Great Bear) și Arh. Spitzbergen. Supr. 1205 mii km²; ad. med. 1641 m, max. 5527 m. Climă aspra arctică. Temp. aerului de la –3° C la –10° C iarna și +1 la +8° vara; apoi de la +1° C vara, la sub –1° C iarna; salinitatea: 32–34‰. În tot cursul anului domină vânturile dinspre N. Curentul G. de E este dublează tot timpul anului ghețarii plutitori înspre partea de V a mării. La țărmul de E al Groenlandei se menține tot timpul anului o fâșie de ghețari, acoperind o suprafață maximă a mării în apr. și minimă în sept.

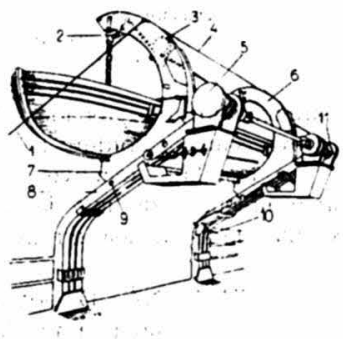
„GROZAVU-500" Remorcher maritim salvator, realizat în premieră la Șantierul Naval „Navol" din Oltenița. A intrat în compunerea MM în 1993. Caracteristici: depl. 2 780 t; dim. 64,65 × 14,7 × 5,8 m; două motoare cu o putere instalată de 2500 CP; vit. 12 Nd; raza de acțiune 4000 Mm; autonomie 30 zile. Remorcherul are posibilitatea de a prelua personalul navei avariate printr-un sistem gen teleferic. Poate acționa și ca spărgător de gheață. Este cea mai modernă navă de salvare din MM și a doua ca performanță din țară.

GRUI *v.* grue.

GRUIE Dispozitiv de ridicare a greutăților, având o porțiune dreaptă verticală și una curbă la partea superioară. **G. de ancoră** G. așezată la prova pentru punerea la post a ancorelor tip amiralitate. **G. de barcă** G. pentru ridicarea și lăsarea la apă a bărcilor. Pentru o barcă se folosesc două grui, una la prova și alta la pupa bărcii. **G. radială** sau **rotativă** G. care se rotește alternativ spre prova/pupa pentru a scoate și a intra barca este legată de partea superioară printr-un strai, fiind ținută sau manevrată de brațe spre prova/pupa; *v. fig.* barcă de salvare. **G. cadrantală** G. care se rabate cu ajutorul unor manivele; *v. fig.* balenieră cu motor. **G. gravitațională** G. așezată pe o cale de rulare pe

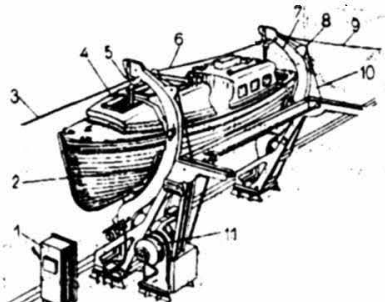


Gruie de ancoră:
1 – palanc de traversieră; *2* – inel de traversieră; *3* – palanc (braț); *4* – grue



Gruie gravitațională de barcă:
1 – braț prova; *2* – dinte; *3* – raiuri; *4* – strai; *5* – tamburul curentului; *6* – grue; *7* – leagăn; *8* – cale de rulare; *9* – rola leagănului; *10* – manetă de comandă; *11* – motor hidraulic

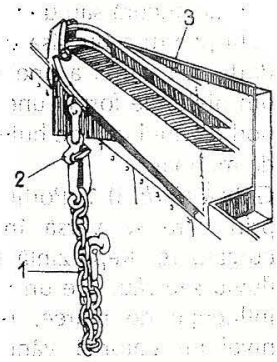
care alunecă pentru a scoate barca. Nu are, de regulă palancuri, ci un singur curent de sârmă virat sau filat cu vinciuri. Pe capătul gruii se află dinți sau opritori care permit sau împiedică filarea curentului, după cum barca



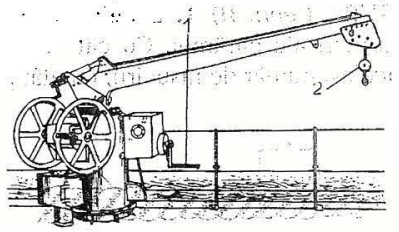
Gruie rabatabilă:
1 – pupitru de comandă; *2* – apărătoare; *3* – braț prova; *4* – chingă; *5* – dinte; *6* – strai; *7* – grue; *8* – rai; *9* – braț pupa; *10* – curent; *11* – vinci

se scoate sau se intră. **G. rabatabilă** G. ce utilizează mai multe tipuri de manevre, manuală sau cu vinciuri, ultima

ind o combinație cu G. gravitațională. **G. de capon** *înv.* G. pe vechile nave cu vele, care ieșea în afara bordului, având la capăt ferestre pentru macaraua superioară a caponului (palancul cu care se ridică ancora ajunsă la suprafață) și la care se caponă ancora cu bojul de capon; *v. fig.* ancoră traversată și navă de tip; b). Pe navele mari moderne, mic dispozitiv cu rai, de care se caponează ancora cu ajutorul unei chei de caponare, pentru a elibera nara în vederea legării la geamandură. **G. de încărcare** G. ce servește la manipularea mărfurilor. **G. pentru muniție și scopuri generale** G. folosită pe navele de război pentru ambarcat muniție și diferite greutăți. **G. de plută de salvare** G. folosită pe navele comerciale pentru manevra plutelor de salvare; este prevăzută cu un curent cu palanc ce servește la lăsarea plutelor la apă, având la capătul inferior o greutate pentru lestare și un cârlig cu saulă de declanșare; capătul curentului este readus la bord cu ajutorul unei parâme de reținere. **G. de scară** G. care ține scara de bord; *v. fig.* scară. **G. de traversieră** G. folosită la traversarea ancorei; *v. fig.* ancoră traversată. **G. pentru proiector de Suez** G. instalată la prova navei, servind la manevra proiectorului de Suez. **G. specială** G. instalată pe navele de război și folosită la dragaj, la ambarcarea torpilelor și în alte scopuri speciale.



Gruie de capon modernă: *1* – boț de capon; *2* – cârlig cu papagal; *3* – gruie de capon.



Gruie specială pe navele mari de luptă: *1* – manivelă de comandă; *2* – greutate.

GRUNDROP *pesc.* Partea inferioară a centurii de la gura saulului (făcând corp comun cu hedlaânul), pe care se montează greutăți de forme diferite, denumite bobineți.

GRUP *mil.* Unitate tactică formată din nave de suprafață, submarine sau aviație maritimă, care execută acțiuni de luptă la nivel tactic. După destinație se disting: **G. de atac, G. de căutare-lovire, G. de cercetare** etc.

GRUPARE *mil.* 1. Mare unitate de forțe omogene sau eterogene, destinată îndeplinirii misiunilor de luptă sau operative. În cadrul unei grupări de amploare mai mare pot fi incluse nave de suprafață de diferite clase, submarine și aviație maritimă. După destinație, se disting: **G. de lovire, G. de cercetare, G. de asigurare** etc. 2. Procesul de concentrare a forțelor pe teatrul maritim în vederea executării unei misiuni. 3. Dispozitivul inițial al forțelor marinei militare, constituit în conformitate cu concepția operației (campaniei).

GRUPĂ DE AVARIE Grup de marinari cu misiunea de a stinge o avarie.

GRUS Constelație conținând steaua nautică Al'nair.

GUADALCANAL Ins. în Oc. Pacific, făcând parte din grupul Ins. Solomon (protectorat britanic). Supr. 5,3 mii km²; pop. cca. 50 mii loc. relief muntos cu alt. max. de 2039 m. Țărmuri crestate în partea de V. Climă subtropicală cu temp. med. de +24–26° C. Cea mai mare parte a ins. este acoperită de păduri tropicale. Pe ins. se află centrul ad-tiv al Arh. Solomon, orașul-port Honiara. *ist.* În al doilea RM, ins. a fost ocupată de trupele japoneze (ian. 1942), iar către sfârșitul aceluiași an pe ins. au debarcat trupele americane care, după o îndelungată confruntare cu garnizoana japoneză, au reușit în feb. 1943 să cucerească Ins. G.

GUADALQUIVIR Fluviu în S Spaniei; lung. 680 km; supr. bazinului 57 mii km². Izv. din M-ții Andaluziei, traversează o întinsă câmpie aluvionară, trece prin Sevilla și Córdoba și se varsă printr-un estuar în G. Cádiz, din Oc. Atlantic. Apele cresc la maximum în martie. Debitul med. 164 m³/s, max. 5,7 mii m³/s. Navigabil pentru nave oceanice până la Córdoba, la maree înaltă până la Sevilla. Hidrocentrale, irigații.

GUADELUPA (*fr.* Guadeloupe) Ins. în Arh. Antilelor Mici (M. Caraibilor) înconjurată de un grup de 7 ins. mici cu o supr. de 1,7 mii km² (din care G. ocupă 1,43 mii km²); pop. 360 mii loc.; relief muntos vulcanic, alt. max. 1484 m (vulcanul Grande Soufrière); climă tropicală umedă; culturi tropicale: trestie de zahăr, arbori de cafea, cacao, citrice ș.a. Cap. Basse-Terres. Port pr. Pointe-à-Pitre. *ist.* Posesiune franceză din 1635, din 1946 departament de peste mări al Franței.

GUADIANA Fl. în Pen. Iberică (Spania și Portugalia). Lung. 801 km; supr. bazinului 72 mii km². Izv. din lagunele Ruidera (M-ții Iberici), traversează podișul Castiliei Noi și câmpia Extremadura și se varsă în G. Cadiz din Oc. Atlantic. Apele fl. ating nivelul maxim iarna în sezonul ploios. Navigabil pentru navele maritime pe distanță de 53 km, în continuare pentru navele fluviale. Irigații.

GUAM Ins. în Pacificul de V din grupul Ins. Mariane. Aparține SUA. Supr. 549 km²; pop. cca. 110 mii loc. Partea de S a ins. înaltă (alt. 410 m) de origine vulcanică, iar cea de N joasă de origine coraligenă. Țărmurile în mare parte abrupte înconjurate de recife de corali. Dese cutremure. Climă tropicală, musonică; temp. med. +26–27° C; culturi tropicale (cocos, ananas, cafea, trestie de zahăr ș.a.). Oraș pr. Agaña. *ist.* Descoperită în 1521 de Magellan și luată în stăpânire de spanioli la sfârșitul sec. XVII. În urma războiului hispano-american (1898), a trecut în posesia SUA. În 1941–1944 a fost ocupată de japonezi și recucerită de americani în aug. 1944. Bază a forțelor navale și aeriene ale SUA. Important nod de comunicații maritime în Oc. Pacific.

GUANABARA Golf al Oc. Atlantic la țărmul de E al Braziliei în fața orașului Rio de Janeiro.

GUANTÁNAMO BMM americană pe terit. Ins. Cuba. Construită în 1933 pe baza unui acord bilateral cu guvernul cubanez de atunci. Cuprinde un acvatoriu cu o lungime de 10 Mm. Ad. la intrare în acvatoriu 30 m; lung. frontului de cheuri 2 km cu adâncimi de 11 m, care asigură staționarea simultană a 50 de nave. Șantier

de reparații nave. Două aerodromuri. Garnizoana SUA se compune din unități terestre și de marină.

GUANGZHOU Oraș-port chinez la M. Chinei de Sud. Centru ad-tiv al prov. Guandum. Cca 5 mil. loc. Este situat pe unul din brațele deltei Fl. Ciuntzian. În port pot acosta nave cu un pescaj până la 5 m. Navele cu un pescaj mai mare de 5 m acostează în punctul de transbordare din apropierea orașului Huanpo de unde marfa este preluată și transportată cu joncile. Centru important al ind. mătăsii, celulozei, cauciucului, produselor meșteșugărești de tot felul ș.a. Șantiere navale, aeroport. *Ist.* Unul din cele mai vechi orașe ale Chinei atestat din sec. III î.Hr. A fost singurul port din China care în anul 1757 a primit, în baza unui decret, aprobarea de a face comerț cu străinii. A devenit centrul de import al opiumului; interzicerea acestuia a prilejuit izbucnirea primului război anglo-chinez (războiul opiumului). Orașul a purtat denumirea Canton.

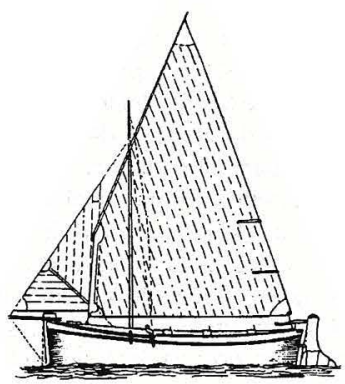
GUARDAMAN *sin.* gardaman. (*v.*)

GUARI *v.* HUARI.

GUAYAQUIL (I) (*sp.* Golfo de Guayaquil) G. la Oc. Pacific, pe țărmul Americii de Sud (Ecuador). Pătrunde în uscat pe o distanță de 115 km; lățimea de intrare 160 km; ad. până la 200 m. În G. se varsă Fl. Guayas, pe cursul căruia este așezat portul Guayaquil accesibil pentru navele maritime.

GUAYAQUIL (II) Principal port al Rep. Ecuador, situat pe țărmul fl. Guayas la 50 km de vărsarea acestuia în G. Guayaquil la Oc. Pacific. Navele de mare tonaj sunt operate în rada exterioară (la Ins. Puna) de la intrarea în golf. Lung. frontului de cheuri 2 km, cu adâncimi până la 13,8 m. Traficul anual de mărfuri 3 mil. t. Prin portul G. se derulează aproape întregul export și aproape jumătate din importul țării. BMM asigură bazarea și repararea navelor militare, incl. Fr.

GUC Ambarcațiune de pescuit folosită în apele din largul coastei Dalmației.



Guc

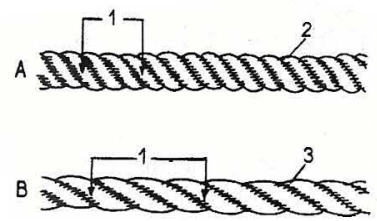
GUINEII (I), Curentul ~ Curent cald în Oc. Atlantic ce se deplasează de la V la E în partea nordică a G. Guineii la țărmul Africii. Este o prelungire a anticurentului Ecuatorial. Temp.: +26–27° C; vit. 3 km/h (cca 75 km în 24 de ore).

GUINEII (II) Golf în Oc. Atlantic la țărmul Africii între C. Palma (Liberia) la N și C. Lopez (Gabon) la S. În partea de NE se împarte în două golfuri: Benin și Biafra. Supr. 1533 mii km²; ad. med. 2579 m, max. 5207 m; temp. apei: +25–27° C; salinitatea 34–35‰, în apropiere de vărsarea Fl. Niger, Volta, Ogua, Congo ș.a. aceasta scade până la 20‰. Maree semidiurnă de 2,7 m înălțime; insule principale din G: Fernando-Poo, San Tome, Principe. Porturi: Abidjan (Coasta de Fildeș), Accra (Ghana), Lome (Togo).

GULER 1. Piesă din lemn la gâtul unui catarg, pe care se așază capelatura. 2. Inel din lemn sau din metal la etambreul unui catarg. 3. Extremitate de pe puntea unei nări de ancoră sau de puț. 4. Împletitură sub gâtul unui ochi pentru a nu lăsa ochiul să treacă printr-un rai. 5. Porțiunea curbă a unei chei, opusă gurii. 6. Întăritură din piele, de forma unei rondele dințate, aflate sub un nod de tipul cap de bulgar, nucă, coroană etc. 7. Guler de marinar.

GURĂ (*hidr.* I) 1. Porțiunea unei ape curgătoare (fl., r.) prin care se varsă în mare, lac sau în altă apă curgătoare. Reprezintă punctul final al cursului unui fluviu sau râu. Are un regim hidrologic complex, fiind influențat de maree, remuu (creșterea sau scăderea nivelului datorită vântului), zăpoare de gheață ș.a. Particularitatea reliefului la G. celor mai multe fluvii constă în prezența barei (*v.*). Se deosebesc următoarele forme de G.: simple, fără modificarea lățimii normale a albiei și separarea în brațe (Dvina de N); în formă de deltă (Dunărea), estuar (Tamisa), liman (Nistru). În general, la G. fl. sau în apropierea acestora sunt situate multe din marile porturi. 2. Legătura dintre ghiol și mare. 3. Deschidere prin care se intră în port, radă, baie etc.

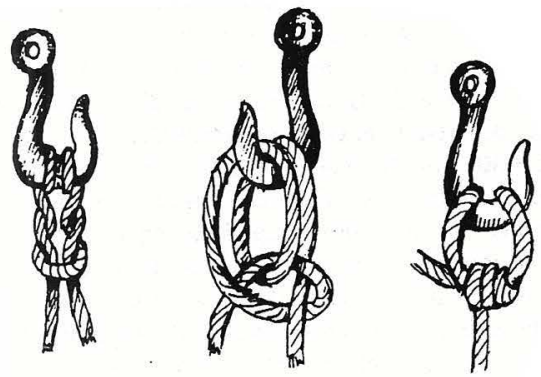
GURĂ (*tehn.* II) 1. Lungimea unui anumit număr de răsuciri ale parâmei. Cu cât G. este mai mică (pentru același număr de răsuciri), cu atât parâma este mai bine



Gură:
1 – gură; *2* – răsucire tare; *3* – răsucire moale.

răsucită. 2. Deschiderea unei chei, unui cârlig etc. 3. Deschiderea de pe punte a unui puț, tambuchi etc.

GURĂ DE CÂINE/DE LUP/DE ȘTIUCĂ Noduri de prindere în cârlig.



Gură de știucă / Gură de lup/Gură de câine.

GURĂ DE INCENDIU Armătură cu robinet pe tubulatura de incendiu, la care se racordează furtunul de incendiu. Numărul și dispunerea pe navă a hidranților trebuie să asigure acționarea la locul incendiului cu minim două manici.

GURĂ DE MAGAZIE *MC* Deschidere practicată în punţile navei, la fiecare magazie, pentru încărcarea şi descărcarea mărfurilor. Dimensiunile G.d.M. variază în funcţie de tipul, caracteristicile constructive, tonajul şi destinaţia navei, astfel încât să asigure operarea navei în condiţii optime. Pe puntea superioară G.d.M. sunt prevăzute cu rame cu înălţimea minimă de 450–600 mm faţă de nivelul punţii. Închiderea se asigură prin bocaporţi sau prin capace metalice de diferite sisteme cu manevrare hidraulică sau mecanică, etanşe la apă. Acoperirea G.d.M. prevăzute cu bocaporţi se face prin 3–5 rânduri de muşamale din pânză impermeabilă, fixate prin pene şi încinse cu chingi metalice. Deseori o magazie este prevăzută cu două G.d.M. în scopul reducerii timpului de operare a navei.

GURĂ DE PAIOL Deschidere cu capac în paiol, care permite accesul la santină.

GURĂ DE SALVARE Deschidere de dimensiuni mici într-o punte sau într-un capac de tambuchi, prin care se poate salva echipajul în caz de incendiu, de gaură de apă etc.

GURĂ DE ULAJ Orificiu de dimensiuni mici, prin care se ia ulajul la tancurile petroliere.

GURĂ DE VENTILAŢIE Partea unei tubulaturi de ventilaţie care iese deasupra punţii şi peste care se aşază tromba de aerisire sau ciuperca de ventilaţie.

GURĂ DE ZMEU 1. Labă de gâscă cu braţele inegale. **2.** *sin.* labă de gâscă.

GURNĂ Porţiune a operei vii cuprinsă între fund şi borduri ◇ „Bordajul G." Porţiune din bordaj aflată în dreptul G. „File de G." Filele de tablă (scândurile) din dreptul G. **G. ascuţită** G. la care bordajul lateral formează un unghi ascuţit cu bordajul fundului. **G. rotundă** G. la care bordajul lateral este curbat spre bordajul fundului.

GUSEU Piesă de formă triunghiulară, care uneşte coasta cu traversele sau formează o întăritură în osatura navei.

GUTIERĂ Stringher de punte, tablă lăcrimară, filă.

GUVERNARE (a navei) Acţiunea de a menţine nava pe drumul stabilit, manevrând cârma. Efectul cârmei asupra navei este în strânsă legătură cu viteza navei. O viteză excesivă limitează atât utilizarea unghiului de cârmă, cât şi efectul cârmei; o viteză prea redusă anulează efectul cârmei; viteza minimă de guvernare este cea mai redusă viteză la care nava ascultă încă de cârmă.

GUVERNÁ A dirija o navă cu ajutorul cârmei. **G. cu maşinile** Idem, variind aliura maşinilor din babord şi tribord. ◇ „Guvernează la compas". Comandă la cârmă, care se dă în formaţie pe timpul executării unei întoarceri prin contramarş, pentru ca timonierul, văzând nava din prova aşezată travers (în cursul acesteia), să nu întoarcă instinctiv prea devreme. „Guvernează pe ...!" Comandă la cârmă pentru a pune capul pe obiectul indicat. „Nava nu mai guvernează!" Formulă prin care timonierul raportează că nava nu mai ascultă cârma.

GUVERNĂ Capacitatea de a guverna (*termen folosit de piloţii de pe Dunărea Maritimă*) ◇ „A pierdut G.". A pierde capacitatea de manevră, a nu asculta cârma.

GUVID *arg.* Ofiţer de marină tânăr.

GUYANEI, Curentul ~ Curent cald în Oc. Atlantic lângă ţărmurile de NE ale Americii de Sud. Ramificaţie a Curentului Ecuatorial de Sud. Ia naştere lângă C. San Roque (Brazilia) şi se deplasează spre NV de-a lungul ţărmului Guyanei până se contopeşte cu Curentul Ecuatorial de Nord. Temp. med. anuală: +27° C; salinitatea 34-35‰; vit. peste 3 km/h.

GUYIOT Munte submarin cu vârful turtit.

H

H 1. Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am pilot la bord". 2. Pavilion arborat în rada și în portul Sulina de pilotinele aflate în serviciul efectiv de pilotaj.

HABITACLU 1. *sin.* abitaclu. 2. *(rar)* Piciorul compasului; *v. fig.* compas.

HADAR Steaua nautică β Centauri (Centaurul), mărimea 0,9; în arabă „Piciorul taurului".

HAGIAC, Romeo (n. 1922, Scânteia, Iași) Comandor ing. Absolvent al Școlii Navale promoția 1943 și al Școlii Speciale de Ofițeri Marină de la Tr. Măgurele (1946). În al doilea RM, ca elev și ofițer ambarcat pe Ds „Regina Maria" și alte nave, participă la numeroase misiuni de convoiere, patrulare, minare ș.a. și la evacuarea trupelor germano-române din Crimeea. În calitate de comandant pe RDr. „Basarabia" (iul.-aug. 1944) execută misiuni de dragaj magnetic între Constanța și Cap Midia. După scufundarea RDr. „Basarabia" execută misiuni de dragaj pe Rem. „Ovidiu". În rezervă din 1946 și în continuare lucrează în domeniul Marinei Civile. Publică lucrările: **Paletizarea mărfurilor la transport și depozitare** (1971); **Mecanizarea și automatizarea depozitelor industriale și comerciale** (1972); **Transportul paletizat și containerizat al mărfurilor** ș.a. Autor a numeroase articole de memorialistică și istorie navală publicate în reviste de specialitate.

HAIFA Oraș și port în NV Israelului și principala BMM situată în G. Akko de la M. Mediterană. Supr. terit. și acvatoriului bazei 19 km². Lungimea frontului de cheuri: 7 km cu ad. de la 5 la 11 m. Accesibilă pt. toate clasele de nave militare, incl. PA. Capacitatea de trafic a portului: 25 mil. t/an. Import: utilaje industriale, metale, armament, tehnică de luptă ș.a. Export: petrol, minerale, citrice ș.a. Portul este legat cu o conductă de petrol de portul Eilat de pe țărmul M. Roșii. Șantierele navale asigură construcția și reparația navelor civile de cca 10 mii t și a unor nave militare, incl. Fr g.

HAINAN 1. Ins. în Marea Chinei de Sud separată de continent prin str. cu același nume. Supr. 34 mii km²; pop. 3,5 mil. loc. Relief muntos în S și centru (alt. max. 1867 m) și șes la N. Țărmurile crestate de mici golfuri; temp. med. este de +16–19°C iarna și +29°C vara (climă tropicală musonică). Principalul oraș și port Haikou în N Ins. la Str. Hainan. Păduri tropicale, trestie de zahăr, orez, bumbac. 2. Str. între Ins. Hainan și G. Tonkin. Lung. de 93 km, lăț. de 18,5 km; ad. min. a șenalului navigabil 36 m; viteza curentului de maree 3 Nd (5,6 km/h).

HAI PHONG Oraș-port din R.D. Vietnam situat în delta Fl. Song Noi la vărsarea în G. Tonkin din M. Chinei de Sud. Principal centru industrial și comercial. Ind. cimentului, chimică, a sticlei, de prelucrare a cositorului, alimentară. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Șantiere navale. *ist.* A intrat sub ocupație franceză în 1888 în fosta colonie Indochina. La 20 sept. 1940 a fost ocupat de japonezi. În 1945, după eliberarea de sub ocupația japoneză, a fost invadat de trupele franceze (27 nov. 1945). Intervenția a luat sfârșit în mai 1955 când, în urma convenției de la Geneva privind încetarea ostilităților, trupele franceze au fost retrase iar orașul a revenit Republicii Democratice Vietnam.

„HAITĂ DE LUPI" Procedeu de folosire în grup a Sm germane în al doilea RM pe timpul nopții la atacuri asupra convoaielor aliate din Oc. Atlantic. Consta în desfășurarea unei perdele din 10–25 Sm. pe căile probabile de deplasare a convoaielor aliate. La semnalarea convoiului, Sm. aflate la suprafață luau drum de goană pentru a ocupa o poziție favorabilă de atac, iar pe timpul nopții atacau convoiul din mai multe direcții. Acest procedeu a fost la început deosebit de eficient dar o dată cu luarea măsurilor de întărire a apărării ASm. a convoaielor și folosirea aviației și în special a radiolocației pe unde centimetrice de către aliați posibilitățile de folosire a Sm. la suprafață s-au redus simțitor. În vara 1943, din cauza pierderilor suferite germanii au renunțat la acest procedeu.

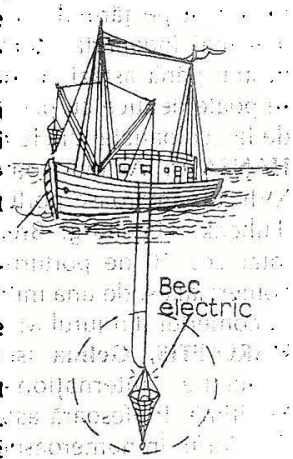
HAITI Ins. aparținând grupului de Insule Antilele Mari (Indiile de Vest). Este scăldată de apele Oc. Atlantic la N și ale M. Caraibilor la S. ins. este împărțită între Republica Haiti (partea de V cu o supr. de 27,5 mii km², peste 5 mil. loc.) și Rep. Dominicană (partea de E cu supr. de 48,7 mii km² și cca 6,5 mil. loc). Este separată de Ins. Cuba prin Str. Windward și de Ins. Porto (Puerto) Rico prin Str. Mona. Numeroase G. din care mai importante sunt Samana la E și Gonaiv la V. Relief muntos cu alt. max. de 3175 m; climă tropicală: temp. med. anuale +22 – 28°C. Păduri tropicale cu esențe prețioase, agricultură. Porturi importante: Port of Prince (cap. Republicii Haiti), Santo-Domingo (cap. Rep. Dominicane) *ist.* Ins. a fost descoperită de C. Columb în 1492, care a denumit-o Española.

HAKODATE Oraș în Japonia situat în S Ins. Hokkaido, port la țărmul Str. Tsugaru Kaikio, având legătură prin feribot cu portul Aomori de pe Ins. Honshu. Centru de pescuit și de prelucrare a peștelui. Ind. uneltelor pescuit. Șantiere navale.

HALAJ 1. *sin. (rar)* tragere la edec. 2. Tragere în parâme a unei nave în interiorul portului. 3. *sin., înv.* tragere

ierul (se execută în trecut în zona cataractelor de la Porțile
e Fier). 4. Ridicare a unei nave mici pe cala de l.

HALĂU *pesc.* Unealtă de pescuit prevăzută cu lumină electrică. Se compune dintr-o plasă conică având baza în sus, prinsă de un cerc de oțel. După ce se coboară într-un bord, la adâncimea de pescuit (20–70 m), se conectează lumina timp de 2 min., iar apoi se ridică la suprafață, operațiunea repetându-se în celălalt bord.



Halău

HALDANE, table – *v.* decompresiune.

HALIÇ (*turc.*) *v.* Cornul de Aur.

HALIFAX Principalul port comercial al Canadei la Oc. Atlantic, situat pe țărmul de E al Pen. Noua Scoție în G. Halifax-Harbour. Suprafața bazinului portuar interior 34,5 km², a radei exterioare 260 km²; lățimea intrării în G. Halifax-Harbour 8 km cu adâncimea la intrare de 12–15 m; lung. frontului de cheuri a portului comercial este de 1·2 km, cu adâncimi de 5–14 m; capacitatea de trafic a portului 13,5 mil. an. Navigația se desfășoară în tot cursul anului. BMM a forțelor navale canadiene dispune de un front de cheuri de 36 km cu adâncimi de 9–14 m.

HALL *v.* ancoră.

HALMAHERA Insulă din Indonezia, cea mai mare ins. din Arh. Molucelor. Supr: 20 mii km²; pop. cca 90 mii oc. Relief muntos; alt. până la 1635 m; vulcani activi. Păduri veșnic verzi; culturi de orez, porumb, nuci de cocos. Export: mirodenii, esențe prețioase; pr. oraș Djailolo.

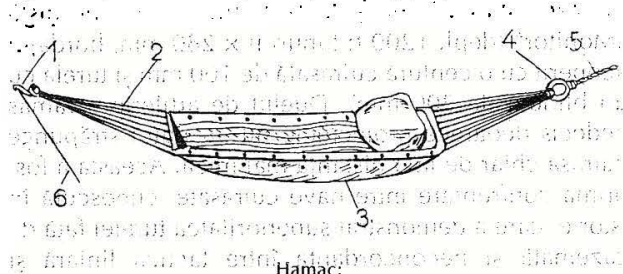
HALOR (*franțuzism*) Remorcher.

HALO (*gr.* halos – cerc, disc) Cercuri, arcuri luminoase colorate care se observă în anumite condiții atmosferice în jurul Soarelui sau al Lunii și care se datoresc reflexiei și refracției luminii în cristalele de gheață aflate în atmosferă la mare înălțime, precum și pe geruri mari sau de timp de ceață. Culorile se succed de la roșu în interior la albastru spre exterior.

HALSEY, William Frederick (1882–1959). Amiral american. Absolvent al Academiei Navale de la Annapolis. Ca ofițer, a învățat pilotajul și s-a specializat în operațiuni aero-navale. În primul RM a participat la asigurarea convoaielor aliate din Oc. Atlantic. În al doilea RM, aviația din subordinea sa a executat raiduri asupra bazelor nipone de pe Ins. Gilbert, Marshall (1 feb. 1942), Wake și Marcus (21 feb. – 4 mart. 1942) și primele bombardamente în jurul cap. Tokyo. A comandat PA „Enterprise" și „Hornet" în bătăliile de la Midway (4–6 iun. 1942), Santa Cruz (oct. 1942) și Guadalcanal (nov. 1942), înfrângând forțele de șoc ale flotei japoneze, în cooperare cu Armata a 6-a a SUA, a eliberat Noua Guinee (1943) și, de asemenea, s-a distins în luptele din golful Leyte (1944), în care Japonia a pierdut ultimele sale forțe ofensive. În ultima parte a războiului a participat la operația de preluare a controlului asupra Arh. Filipinelor (iul. 1945) și la raidurile asupra coastelor nipone (aug. 1945). Datorită spiritului său ofensiv, a fost deseori comparat cu Nelson.

HĂLSINGBORG Oraș și important port al Suediei, situat pe țărmul de SE al coastei suedeze, la intrarea de N în Str. Öresund (Sund). Pop. 80 mii loc. Portul are 5 avanporturi protejate de spargeváluri, fiecare având mai multe bazine. Lungimea frontului de cheuri 7,5 km, cu adâncimi de la 6 la 13 m. Deschis navigației tot timpul anului. Traficul anual de mărfuri 8,5 mil. t. Cele 5 avanporturi sunt specializate pentru: mărfuri în vrac, produse petroliere, containere, mărfuri generale, produse chimice. Șantierul naval poate asigura reparația navelor, incl. Ds.

HAMAC Pat suspendat, folosit pe unele nave în locul cușetelor. Are o saltea de plută, ce poate servi și ca mijloc individual de salvare; v. și brand.



Hamac:
1 – cârlig; *2* – picioare de păianjen; *3* – hamac; *4* – inel; *5* – sauă fixă; *6* – sauă de legătură.

HAMAL Steaua nautică α Arietis (Berbecul) mărimea 2,2; în arabă „Miel crescut".

HAMBAR Magazie de marfă la bordul unei nave comerciale; *sin.* magazie de marfă.

HAMBURG Oraș și important port internațional al Germaniei pe cursul inferior al Fl. Elba, la 102 km de vărsarea acestuia în M. Nordului. Pop. 1,8 mil. loc. Un canal cu adâncimea de 12 m permite intrarea în port a navelor cu o capacit. de 65 mii t. Portul cuprinde 10 sectoare portuare cu o lungime totală a frontului de cheuri de 100 km și adâncimi de cca 15 m. Simultan pot acosta la cheurile portului 320 nave maritime. Capacitatea de trafic 55 mil. t an. Dispune de terminale de containere, nave Ro-Ro, petroliere, feriboturi. Șantierele navale asigură construcția și reparația navelor de mare tonaj, incl. Cr. Prin port se derulează 25% din totalul importurilor și 20% din totalul exporturilor Germaniei. Portul este folosit ca BMM.

HAMILTON (I) Oraș în S Canadei (prov. Ontario). Cca 300 mii loc. Port pe țărmul de V al L. Ontario. Unul din cele mai mari centre ale ind. siderurgice bazate pe zăcămintele de minereu de fier și cărbuni din zona Lacului Superior. Ind. constructoare de mașini, textilă, a celulozei.

HAMILTON (II) Centru ad-tiv și port important din colonia britanică Insulele Bermude situat în cea mai mare insulă a arhipelagului (Great Bermuda), într-o baie naturală bine protejată. Cca 5000 loc. (în afară de

militari). Nod de comunicaţii maritime. Şantier de reparaţii navale. BMM a SUA

HAMMERFEST Oraş şi port în N Norvegiei, cel mai nordic port din Europa (70°39' lat. N), situat pe Ins. Kvlöy (M. Barents). Cca 20 mii loc. Este unul din principalele centre de transporturi maritime din N ţării (cca 30%). Punct de bazare pentru navele militare norvegiene unde pot fi reparate nave, incl. Ds. Portul dispune de trei pase de acces cu ad. până la 18 m; zonele de staţionare la ancoră au 9–32 m ad. Lungimea frontului de cheuri 1,5 km, capacit. de trafic 4 mil. t/an. Nu îngheaţă iarna.

HAMPTON-ROADS, lupta de la ~ Radă din apropierea portului Norfolk din SUA la coasta Oc. Atlantic, unde la 8–9 mai 1862, în timpul Războiului civil din America (1861–1865), s-a dat lupta între două nave cuirasate: nava sudistă „Merrimack" (depl. 3500 t; tunuri IV × 229 mm lise, II × 178 mm, II × 152 mm, în cazemată cu blindaj de 100 mm) şi nava nordistă „Monitor" (depl. 1200 t; tunuri II × 280 mm, bordajul acoperit cu o centură cuirasată de 100 mm şi turela cu un blindaj de 200 mm). Duelul de artilerie a rămas nedecis deoarece proiectilele nu au putut străpunge cuirasa chiar de la o distanţă mai mică. Aceasta a fost prima confruntare între nave cuirasate, cunoscută în istorie, care a demonstrat superioritatea turelei faţă de cazemată şi neconcordanţa între tactica liniară şi posibilităţile navelor cuirasate.

HANCIOU (Hangzhou) Oraş-port în E Chinei situat la G. Hangzhouvan (M. Chinei de Est), la capătul Marelui Canal Chinez. Cca 800 mii loc. Important centru de prelucrare a mătăsii, uzine de constr. maşini agricole, ind. de prelucrare a iutei, ceaiului ş.a.

HANDICAP, formulă de ~ *spt.* Formulă de calculare exactă a diferenţei de scor la regate între yachturi cu caracteristici diferite, în vederea împărţirii echitabile a premiilor. În prezent se folosesc cu precădere două asemenea reguli de măsurare a caracteristicilor yachturilor: **International Measurement System** (denumită anterior **Measurement Handicap System**) şi **International Offshore Rule**.

HANGAR *mil.* Compartiment pe portavioane sau pe navele care au elicoptere la bord, în care se adăpostesc avioanele sau elicopterele.

HANGÖ Pen. în SV Finlandei. *ist.* **1.** În apropierea pen. a avut loc în 1714, în timpul Războiului Nordic între Rusia şi Suedia (1700–1721), bătălia navală de la H. (*rus.* – Gangut) între flotele celor două ţări. Flota rusă, condusă de ţarul Petru I, a obţinut prima sa victorie asupra flotei suedeze. **2.** În 1940, în urma unui acord bilateral, la H. a fost instalată o BMM sovietică, la intrarea în G. Finic cu rol de apărare îndepărtată a or. Leningrad. Începând cu 22 iunie şi până la 2 dec. 1941 baza a fost supusă atacurilor trupelor germane, sprijinite de forţe navale şi aviaţie, care încercau, fără rezultat, să cucerească peninsula. Fiind izolată în urma cuceririi de către germani a or. Tallin, garnizoana (22 000 oameni) a reuşit să evacueze pen. şi să ajungă la Leningrad.

HANNON, navigatorul (sec. VI – V î.Hr.) Colonizator cartaginez. A încercat să realizeze înconjurul Africii. A condus o flotilă alcătuită din 60 de nave cu câte 50 perechi de vâsle, pe care se aflau 30 000 oameni. A întemeiat pe ţărmul nord-vestic al Africii şase oraşe (cel mai îndepărtat Kerna). După o scriere care s-a păstrat până astăzi „Periplul lui H. Cartaginezul" nu se poate deduce cu precizie până în ce punct a ajuns de la „coloanele lui Hercule" (Gibraltar) spre sud.

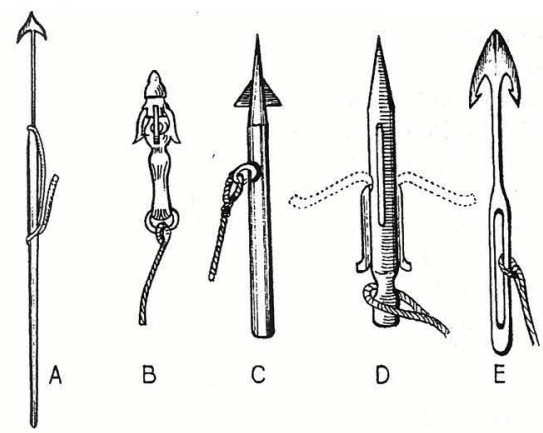
HANSA *ist.* Alianţă comercială şi politică (sec. XII – XVII) a numeroase porturi în frunte cu cele germane (Lübeck, Hamburg, Bremen, Gdansk, Riga ş.a., în total cca 70 de porturi) care, dispunând de o flotă comercială şi de una militară, a jucat un rol important în comerţul din jurul M. Baltice şi M. Nordului.

HARLAFTIS, Gelina Istoric naval grec. Preşedinta Asociaţiei Internaţionale de Istorie Economică Maritimă. Profesoară asociată la Universitatea Ionică din Corfu. În numeroasele sale studii dedicate istoriei marinei comerciale greceşti din sec. XIX – XX a făcut şi ample referiri la România. În 1996 a publicat la Londra şi New York cartea întitulată **A History of Greek Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day**. Împreună cu Nicos S. Vlassopulos a publicat în anul 2001 un amplu catalog al navelor comerciale greceşti medievale şi moderne intitulat **PONTOPOREIA.** În anul 2004 a participat la Congresul Internaţional de Istorie Navală desfăşurat între 6–9 oct. la Constanţa.

HARMATAN Denumire locală a vântului foarte uscat care se deplasează în perioada noiembrie–martie din Sahara în zona Golfului Guineii pe coasta de NV a Africii şi Arh. Capul Verde şi care antrenează o cantitate mare de praf formând uneori o adevărată ceaţă de praf.

HARMUZ Spaţiu între două scânduri ale bordajului navelor din lemn, în care se introduce şi se bateriseşte calafatul; *sin.* armuz.

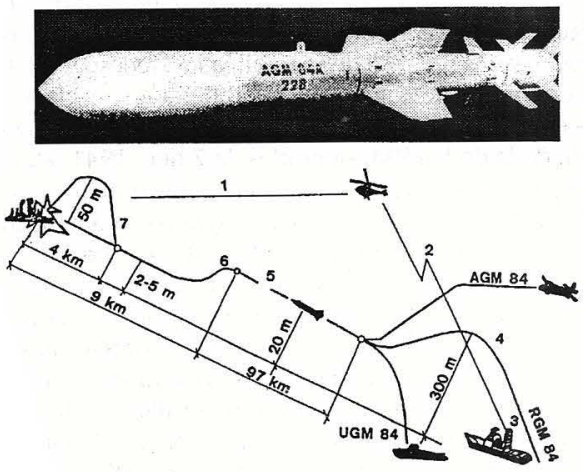
HARPON *pesc.* Unealtă ce serveşte la vânarea balenelor şi altor vietăţi marine, având forma unei



Harpoane:
A – harpon de mână; *B – E* – harpoane de tun.

suliţe cu aripioare în vârf, legată printr-un nod de H. la o saulă. În trecut harponarea balenelor se efectua manual, dintr-o balenieră cu rame. În prezent se utilizează baleniere echipate cu tunuri portharpon. În unele mări este interzisă vânarea balenelor.

HARPOON *mil.* Racheta navă-navă cu bătaia de cca. 50 Mm, în înzestrarea marinei militare a SUA Poate fi lansată din submarin (varianta UGM-84), de pe o navă de suprafaţă (RGM-84) sau din avion (AGM-84).



Racheta Harpoon:
A – vedere generală; *B* – traiectoria rachetei.

HARTA FUSURILOR ORARE Hartă indicând limitele reale ale fusurilor orare care în practică nu coincid întotdeauna cu cele ale fusurilor orare geometrice de 15° longitudine.

HARTA HIDROGRAFICĂ A DUNĂRII Hartă a Dunării, publicată zilnic de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, care cuprinde cotele apelor, sloiurile (dacă există), balizajul etc.

HARTA LINIILOR DE ÎNCĂRCARE Anexă la Convenţia liniilor de încărcare valabile în anumite mări şi în anumite anotimpuri; *v.* şi marcă de bord liber.

HARTĂ CEREASCĂ Hartă pe care sunt reprezentate constelaţiile. Se întocmeşte în proiecţie Mercator dreaptă, în proiecţie Mercator transversală sau în proiecţie stereografică. Contrar hărţilor terestre, H.C. are Vestul în dreapta şi Estul în stânga, deoarece se foloseşte stând cu spatele spre Nord.

HARTĂ MARINĂ H. reprezentând o mare, un ocean sau o porţiune a acestora, folosită în navigaţie (hărţi de navigaţie) sau în scopuri utile navigaţiei (hărţi speciale). **Hărţile de navigaţie** sunt întocmite, de regulă, în proiecţie Mercator, care reprezintă loxodroma printr-o dreaptă, iar unghiurile de pe glob în mărime adevărată. După mărimea zonei reprezentate, H.M. poartă următoarele denumiri: **H. generală** H. care redă o mare sau un ocean; **H. costieră** H. care redă o porţiune a coastei; **H. de detaliu** H. care redă, la scară mare, o porţiune mică a coastei; **H. plan** H. care redă un port sau o porţiune mică a coastei (fiind editate la scări foarte mari, H. sunt adeseori întocmite în proiecţie gnomonică, care, la aceste scări, nu diferă practic de proiecţia Mercator). **Hărţile speciale** nu sunt folosite pentru navigaţia propriu-zisă, ci în scopul rezolvării unor anumite probleme. Astfel, **H. gnomonică** – în proiecţie gnomonică – serveşte doar pentru a trasa arce de cerc mare (ortodromă) şi a scoate punctele de schimbare de drum, care se trec apoi pe o hartă în proiecţie Mercator. H. gnomonice la scară mare sunt folosite pentru a trasa ca linii drepte relevmentele radiogoniometrice. **H. magnetică** conţine elementele magnetismului terestru: declinaţia, înclinaţia, intensitatea totală, precum şi componentele orizontală şi verticală ale acesteia. **H. curenţilor** H. care cuprinde curenţii marini; *v.* harta curenţilor marini. **H. gheţurilor** H. specială folosită în zonele polare pe care se reprezintă situaţia gheţurilor, indicându-se felul gheţei, cantitatea şi aspectul acesteia etc. **H. curenţilor de maree** H. de detaliu în care se arată direcţia şi viteza curenţilor de maree la diferite ore. Se publică numai pentru locuri foarte frecventate, în care datele din hărţile de navigaţie privind mareele nu ar fi suficiente. **H. pentru navigaţie hiperbolică** (Consol, Decca, Loran etc.) H. ce pot fi folosite pentru navigaţie, reţelele hiperbolelor respective fiind suprapuse pe o hartă obişnuită în proiecţie Mercator. **H. batimetrică** H. de navigaţie în care adâncimile sunt date prin izobate şi nu prin sonde izolate, ca la hărţile obişnuite. **H. Pilot** H. care conţine vânturile, curenţii şi alte indicaţii utile navigatorilor. **H. – indice** H. la scară mică, indicând zonele cuprinse în toate hărţile unei mări (se publică în cataloagele de hărţi şi în cărţile-pilot). **H. drumurilor** H. indicând drumurile recomandate pe un anumit ocean. **H. – schelet** H. care cuprinde numai caroiajul meridianelor şi paralelelor, o roză şi scara, fără a reprezenta însă terenul. Serveşte la ţinerea la scară mare a estimei. Hărţile oficiale publicate de un serviciu hidrografic poartă denumirea de **H. ale amiralităţii.** Prima H.M. românească a fost ridicată şi întocmită de comandorul Al. Cătuneanu din Marina Militară (1898); poartă şi denumirea de H.M. Cătuneanu. În domeniul militar se folosesc şi hărţi marine cu caroiaje ce conţin pătrăţele colorate, cu ajutorul cărora punctul navei este transmis fără a fi necesară indicarea latitudinii şi longitudinii.

HARTĂ OPERATIVĂ Hartă de stat-major pentru uz intern, pe care se reprezintă grafic dislocarea şi acţiunile forţelor proprii pe teatrul maritim. H.O. pot fi **generale,** când reprezintă situaţia pe întregul teatru maritim şi **parţiale,** pe care situaţia este reprezentată parţial, dar mai detaliat.

HARTĂ RUTIERĂ Hartă de navigaţie pe Dunăre, pe care sunt indicate cursul fluviului, kilometrajul, balizajul şi alte date; *sin.* rutieră, hartă fluvială. Prima H.R. românească a fost ridicată de Marina Militară în 1907.

HARTĂ SINOPTICĂ Hartă executată din 6 în 6 ore, pe care se înscriu principalele elemente meteorologice de la suprafaţa pământului şi la altitudine cu ajutorul sondelor, pentru un număr cât mai mare de puncte din cuprinsul unei regiuni geografice la ora respectivă de observaţie, înregistrând deplasarea maselor de aer şi ajutând astfel la prognoza vremii.

HARVEY-RAYNES Dispozitiv compus dintr-un magnet de bandă înclinat, care permite asigurarea liniştii compasului la schimbarea latitudinii magnetice, fără a modifica deviaţia.

HAŞOVSCHI, Valerian (n. 1949 Suceava) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Militare Superioare de Marină

promoția 1970, al Academiei Militare Generale de Marină (1995) și al Colegiului Superior de Stat-Major. A îndeplinit ca ofițer diferite funcții la navele MM. Comandant al Brigăzii 61 nave dragoare (1994–1996), șef de stat-major la Flota Maritimă (1996–1998); din 1998 locțiitor al comandantului Flotei Maritime.

HATTERAS C. pe coasta estică a Americii de Nord (35°14′ lat. N și 75°31′ long. V). Parte a cordonului litoral care separă Oc. Atlantic de Laguna Pamplico.

„HAȚEG" (Remorcher/dragor) *v.* Aschau.

HAVALEA *MC* Caric pe puntea navei. Mărfurile frecvent transportate sub formă de H. sunt cheresteaua și stufui.

HAVANA (*sp.* La Habana) Capitala și port principal al Rep. Cuba situat pe țărmul de SV al insulei cu același nume la Str. Florida cu care se leagă printr-un canal de 11,8 m adâncime. 4 km din frontul de cheuri sunt destinați terminalelor de zahăr, petrol, mărfuri generale; pe țărmul de S al bazinului portuar se află un important port pescăresc. Capacitatea de trafic a portului 8 mil. t/an. Importă: cereale, petrol, cărbuni, ciment, utilaje ș.a.; exportă: zahăr, țigări, tutun, fructe ș.a. *ist.* Întemeiat în 1519 de spanioli. După înfrângerea Spaniei în războiul hispano-american din 1898 a devenit capitala Cubei.

HAVANĂ *nav.* Plută de dimensiuni mari, în care buștenii sunt aranjați în formă de fus, legați între ei cu parâme și lanțuri. H. poate fi remorcată în bune condițiuni pe mare, chiar pe distanțe de câteva sute de mile marine. *sin.* plută trabuc, plută fusiformă.

„HAVFRUEN" Velier de tip fregată cu două punți sub pavilion danez construit în anul 1789. A reprezentat un exemplu în evoluția tehnico-constructivă a acestui tip de navă prin rearanjarea velaturii. Caracteristici: depl. 1300 t; dim. 65 × 13,90 × 7 m. Armament: 40 tunuri. Echipaj: 326 oameni.

HAVRE, Le ~ Oraș și principal port de pasageri al Franței situat la vărsarea Fl. Sena în Str. La Manche. Este considerat portul maritim al Parisului. Pop. 225 mii loc. Lung. frontului de cheuri 27,5 km cu ad. de 12–18 m, unde acostează petroliere cu o capacitate de 270 mii tdw și alte nave de mare tonaj. Bazinul Antifer, situat la 20 km de H., este destinat descărcării supertancurilor petroliere de 550 mii t. Capacitatea de trafic a portului 43 mil. t/an. Asigură traficul de mărfuri și pasageri între Franța și SUA, Canada, Japonia, Malaysia, Marea Britanie ș.a. Șantierele navale asigură toate categoriile de reparații la navele civile și militare. *ist.* Fondat în sec. XVI pe locul unui sat pescăresc. În sec. XIX a devenit port militar. În 1940 a fost ocupat de armata hitleristă. După al doilea RM este folosit și ca BMM.

HAWAII (*engl.* ~ Hawaiian Islands fost Sandwich) Grup de 24 insule în partea centrală a Oc. Pacific fiind cel mai nordic și cel mai mare arh. din Oceania. Supr. 16,6 mii km²; 720 mii loc. Ins. principale: Hawaii (cea mai mare Ins. 10 399 km²), Maui, Oahu, Kauai, Molokai ș.a. Centru ad-tiv și port Honolulu (Ins. Oahu). Important nod de comunicații care leagă SUA și Canadă de Asia de Est, Filipine, Australia și Noua Zeelandă. Relief vulcanic ridicat de la mari adâncimi (4–5 mii m); dintre numeroșii vulcani activ este numai Mauna Loa (4140 m alt.). Climă subtropicală oceanică; culturi de trestie de zahăr, ananas, bananieri, cafea, tutun etc. Pe Ins. Oahu sunt situate BMM și BAM ale SUA Pearl Harbor care asigură bazarea tuturor claselor de nave și avioane. *ist.* Descoperit în sec. XVI de spanioli, a fost redescoperit de J. Cook în 1778. Colonie SUA (1898); a fost declarat al 50-lea stat din componerea SUA (1959). În perioada celui de la doilea RM s-a produs, la 7 dec. 1941, atacul grupării forțelor navale și aeriene japoneze (6 PA, 2 NL, 3 Cr, 9 Ds, 3 Sm și 8 nav. aux.) asupra BMM americane de la Pearl Harbor (unde se aflau 94 nave de luptă și aux. dintre care 8 NL, 8 Cr, 29 Ds, 5 Sm.), care a marcat intrarea SUA în al doilea RM și declanșarea războiului în Oc. Pacific. În urma loviturilor aviației purtate japoneze au fost scufundate sau scoase din luptă 8 NL, 6 Cr, 2 Ds, distruse în cea mai mare parte la sol 272 avioane americane și uciși sau răniți 3400 oameni. Japonezii au pierdut 29 avioane și 6 Sm. Astfel, Japonia și-a creat condiții favorabile pentru desfășurarea primei părți a războiului din Pacific în V Oc. Pacific (Filipine, Malaysia, Jawa ș.a.)

HAZARD MARITIM *MC* Termen de asigurare prin care se definește orice transport pe mare. Executarea voiajului este expusă permanent la unele pericole (riscuri) posibile, precum: cazuri de forță majoră, accidente de navigație, incendiu, înghеț, război, captură, sechestru, priză, piraterie, oprirea navei din ordinul unui guvern, jaf, hoție, baraterie etc. H.M. la care este expus orice voiaj maritim a fundamentat principiile de asigurare a transporturilor maritime. *sin.* pericol, risc maritim.

HĂRȚI ALE AMIRALITĂȚII Hărți marine de navigație editate de departamentul hidrografic englez, pe care sunt reprezentate zonele de navigație de pe întreg globul. Toate aceste hărți sunt cuprinse în Catalogul de hărți și documente nautice.

HÂRJAN, Alexandru (n. 1926 Borduşani, Ialomița) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1949. Ambarcat la bordul navelor-școală „Libertatea" și „Mircea" (1949–1950); secund, comandant de navă și comandant al unității de nave dragoare (1950–1965); comandant al navei-școală „Mircea" (1965–1973). Profesor la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân" (1973–1982). Pensionat (1982).

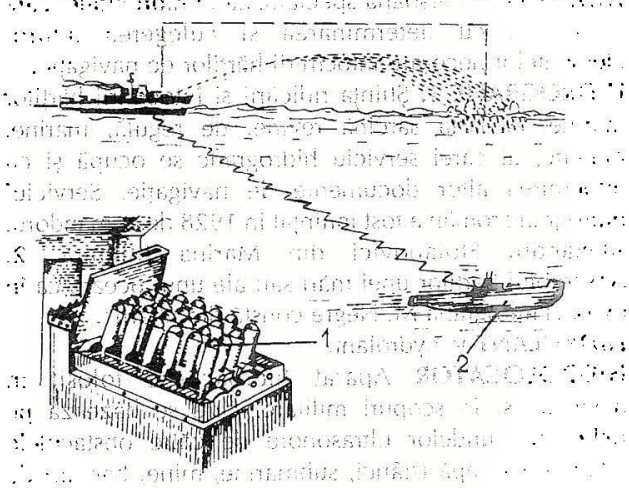
HÂRJEU, Nicolae (n. 1927 Băcești, Vaslui) Viceamiral. Absolvent al Școlii Ofițeri Geniu (1948) și al Academiei Tehnice Militare–Facultatea de Marină, specialitatea construcții navale (1949–1953). În perioada 1953–1979 a îndeplinit următoarele funcții mai importante în cadrul MM și al Armatei: director al Arsenalului Marinei Militare–Brăila; șef al Direcției Tehnice al CMM; șef al Secției Relații Externe Militare din Direcția generală a Înzestrării Armatei; șef Direcție Industrială în cadrul Direcției Generale a Înzestrării Armatei, unde a coordonat mai multe programe navale importante. Între 1979–1990 a îndeplinit în cadrul economiei naționale funcțiile de Comandant unic al portului Constanța contribuind efectiv la redresarea activității portuare; ministru adjunct și șef al Departamentului Transporturi

Navale (1980–1986) având responsabilitatea realizării planului de investiții pentru dezvoltare capacități portuare, construcții canale, lucrări hidrotehnice, construcții noi de nave maritime și fluviale ș.a. cu firme românești. A îndeplinit misiuni cu caracter militar și civil pe linie navală în numeroase țări (Franța, Germania, Suedia, China, URSS, Iugoslavia ș.a.). Autor a numeroase studii în domeniul construcțiilor de nave, exploatării canalului DMN, a liniei de navigație Ro-Ro ș.a. Trecut în rezervă în 1990 după o activitate de peste 41 de ani ca ofițer activ.

HEBRIDE (Hebrides sau Western Islands) Arh. britanic în Oc. Atlantic în partea de SV a Scoției. Se compune din cca 500 de insule, din care 100 sunt locuite. Supr. totală 7,6 mii. km²; pop. cca 100 mii loc. Ins. sunt formate din roci cristaline și bazaltice; relief deluros, alt. max. 1009 m; climă marină temperată cu +3 – 5°C iarna și +13°C vara. Zăcăminte de metale, pescuit. Port pr. Stornoway. Bază militară.

„HECTOR" *ist.* Corabie dăruită de negustorul Spiridon Copciovici ocârmuirii Țării Românești, în anul 1847. Înregistrată în portul Brăila, nava va avea ca prim comandant pe căpitanul Mapiu Dabinovici, care o adusese în țară. Se pare că această navă s-a adăugat celor trei șalupe canoniere existente în flotila Munteniei, de vreme ce comandantul ei care urma „a învăța și pe cinurile de jos, orânduite la dânsa, regula trebuincioasă era plătit cu o sută cincizeci de sfanți pe lună de magistratul orașului, prin comandirul polcului" din Brăila.

HEDGEHOG *mil., engl.* Aruncător de grenade antisubmarine, în serii a câte 24 de bucăți, la distanța de 300 m, acoperind o arie eliptică în care probabilitatea de distrugere a submarinului este foarte mare.



Hedgehog:
1 – rachete; *2* – submarin.

HEDLAIN *pesc.* Partea superioară a centurii de la gura traulului, confecționată, de regulă, dintr-o parâmă specială „Hercules" (înfășurată cu ață de vele), pe care se montează flotorii; *v. fig.* traul.

HELESPONT *ist.* În antichitate numele Strâmtorii Dardanele.

HELEȘTEU *pesc.* Bazin piscicol special construit prin îndiguire sau săpătură și prevăzut cu canale de alimentare și evacuare a apei. Pot fi H. de reproducere și H. de creștere a peștilor.

HELGOLAND Ins. situată în partea de SE a M. Nordului în apropiere de coasta Germaniei de care aparține. Supr. 0,6 km²; alt. max. 56 m. Începând cu primul RM, ins. a fost transformată într-o BMM și un important punct strategic al flotei germane în M. Nordului. *ist.* Ins., care a aparținut din 1807 Angliei, a intrat în posesia Germaniei în 1890 în urma unui schimb de teritorii dintre cele două țări. În primul RM în apropiere de Ins. H. au avut loc două lupte între grupări de nave germane și britanice. Prima a avut loc la 28 aug. 1914 între britanici (5 CrL, 6 CrU, 31 Ds, 6 Sm.) și germani (7 CrU, 19 Ds. și câteva dragoare). În urma duelului de artilerie, germanii au pierdut 3 CrU, 1 Ds. și 1 DR; englezii au avut avariate 2 Cr.U. și 3 Ds. A doua luptă navală în zona Ins. H. a avut loc la 17 nov. 1917 când o grupare britanică (5 CrL, 2 Cr, 8 CrU și 19 Ds.) a încercat să împiedice dragoarele germane să execute dragajul la NV de Ins. H. (20 DR sprijinite de 4 CrL și 11 Ds.). Folosind perdele de fum, navele grmane au reușit să se retragă către SE sub acoperirea a 2 NL care au silit navele engleze să se retragă după un schimb de focuri de artilerie. Germanii au pierdut un DR, iar câteva Cr germane și engleze au fost avariate.

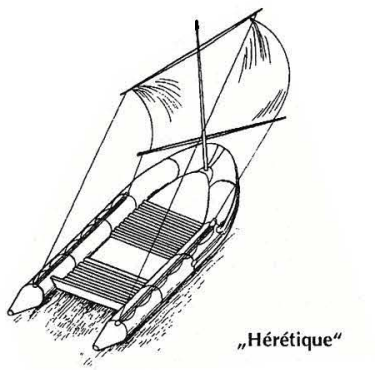
HELSINKI Cap. și important port finlandez la țărmul G. Finic din M. Baltică. 520 mii. loc. Accesul în port se asigură pe o pasă printre stânci și insule mici pe unde pot trece nave cu un pescaj până la 11 m. Portul dispune de 5 bazine. Bazinul de S cu 7 dane este destinat navelor de pasageri; lungimea frontului de cheuri 2,2 km, cu adâncimi de 7–9,5 m. Bazinul de N este destinat ambarcațiunilor sportive și altor nave mici. Bazinul de V este destinat navelor portcontainer, vrachierelor, navelor Ro-Ro ș.a. Lungimea frontului de cheuri 3,8 km, cu ad. de 7,3 m. Două bazine destinate operațiunilor de încărcare/descărcare a petrolierelor cu ad. de 9 m. Capacit. de trafic a portului 5,5' mil. t/an. Importuri: produse petroliere, cărbuni, metale, îngrășăminte ș.a. Exporturi: material lemnos, celuloză, hârtie ș.a. Șantierele navale asigură reparația navelor comerciale de mare tonaj și a celor militare, incl. Sm și Ds.

HENEQUEN Specie de sisal (Agave fourcroydes) răspândită în Mexic și Cuba. Se folosește la confecționarea parâmelor mai puțin rezistente.

HENRIC NAVIGATORUL (Henrique o Navegador) (1394–1460). Prinț portughez. Fiul regelui Ioan I (1385–1433). A întemeiat un observator și o școală de navigație la reședința sa Sagres. A organizat numeroase expediții cu scopul explorării țărmurilor de NV ale Africii și descoperirii drumului maritim spre India. De-a lungul coastei Africii au fost descoperite insulele: Madeira (1420), Azore (1432–1437), Capul Verde (1456) ș.a. A pătruns în interiorul continentului african pe la gurile fl. Senengal și Gambia. Astfel au fost puse bazele expansiunii coloniale portugheze în Africa.

HERALDICĂ NAVALĂ Ramură a heraldicii care se ocupă de pavilioane și de emblemele navelor.

„HÉRÉTIQUE" Barcă pneumatică (L 4,65 m; l 1,90 m, suprafaţa velică 3 m²), cu ajutorul căreia medicul francez Alain Bombard a făcut experimentări în M. Mediterană şi Oc. Atlantic. El a demonstrat că naufragiaţii aflaţi pe un mijloc oarecare de salvare izolaţi sau în grupuri – dacă nu sunt cuprinşi de deprimare sau panică – pot supravieţui un timp îndelungat (în general, suficient pentru a fi descoperiţi şi



„Hérétique"

salvaţi), fără nici un fel de provizii, oceanul asigurându-le hrana şi apa strict necesare ce se pot obţine cu mijloace improvizate extrem de simple.

„HERMES" Primul portavion construit în Anglia (1918), care a servit ca aerodrom plutitor pentru aviaţia terestră. Caracteristici: depl. 10 850 t; L 183 m; l 21,35 m; vit. 25 Nd. Pentru ca puntea de zbor să fie liberă, suprastructura era amplasată într-un bord, ca la portavioanele moderne. Un hangar interior adăpostea 15 avioane cu aripi rabatabile care erau ridicate pe punte cu ajutorul unui ascensor electric. Portavionul era înzestrat cu şase tunuri de 140 mm, trei tunuri de 102 mm şi patru tunuri de 47 mm.

HEYERDHAL,Thor (n. 1914) Etnograf, explorator şi arheolog norvegian. Conducător al expediţiei „Kon-Tiki" (1947) efectuată pe o plută din lemn de balsa, pentru a confirma supoziţia că insulele din Polinezia au fost populate pe calea mării de către oameni din America. Împreună cu cinci însoţitori a străbătut cca 4350 Mm (8 000 km), din portul Callao (Peru) în Ins. Tuamotu (Touamotou) din Polinezia. În 1953–1956 a efectuat cercetări arheologice pe Ins. Galapagos, Paştelui, Rapa şi Marchize. Pentru a susţine ipoteza privind migraţia populaţiei din Africa în America, a condus expediţiile „Ra-1" (1969) şi „Ra-2" (1970), cu ambarcaţiuni confecţionate din papirus. A plecat de pe coasta de V a Marocului şi a ajuns la Ins. Americii Centrale. În 1977 – 1978, pe o ambarcaţiune construită din trestie („Tigris"), a navigat pe ruta Irak – gurile Fl. Ind – Djibouti. În al doilea RM a participat la rezistenţa împotriva fascismului. Autor a numeroase lucrări ştiinţifice şi cărţi de popularizare a ştiinţei.

HIDROAERODROM Acvatoriu special amenajat la un ţărm adiacent, având un complex de construcţii şi instalaţii de deservire destinat decolării, amerizării şi conducerii zborului hidroavioanelor. H. pot fi militare sau cu alte destinaţii şi se amenajează de obicei în golfuri închise, bazine, lacuri, unde au planuri de lansare la apă a hidroavioanelor şi a căror deservire se face cu ajutorul unor ambarcaţiuni. *sin.* hidroscală.

HIDROAVION Aeronavă prevăzută – în locul trenului de aterizare – cu un dispozitiv tip barcă sau cu flotoare care îi permit să decoleze, să amerizeze şi să se deplaseze pe apă. Pilotarea H. în aer nu diferă de cea a avionului, dar viteza şi manevrabilitatea sa sunt mai reduse. H. sunt folosite, de regulă, pentru misiuni de cercetare, supraveghere, apărare antisubmarină, salvare etc.

HIDROBUZ Navă de mic tonaj destinată transportului pasagerilor de-a lungul coastei mării, pe râuri, lacuri, canale etc.

HIDROFON Aparat destinat recepţionării undelor sonore produse în apă datorită funcţionării maşinilor, rotirii elicelor, vibraţiei corpului navei etc. Folosit la începutul celui de-al doilea război mondial, înainte de inventarea hidrolocatorului. H. este utilizat în prezent la minele acustice, ca element sensibil al mecanismului de declanşare a exploziei.

HIDROGLISOR Ambarcaţiune cu fund plat, propulsată de un motor cu elice aeriană, care la viteze mari (peste 100 km/oră) alunecă (glisează) pe suprafaţa apei, ceea ce determină reducerea pescajului şi, în consecinţă, micşorarea rezistenţei la înaintare. Unele H. sunt echipate cu motoare cu reacţie care dezvoltă viteze mult mai mari (până la 300 km/oră).

HIDROGRAD Unitate de măsură a nivelului apelor într-un anumit sector al unui fluviu. Valoarea unui H. reprezintă a zecea parte din distanţa măsurată pe mira hidrometrică între nivelul maxim şi nivelul minim ale apelor; ea diferă de la un punct la altul al cursului de apă.

HIDROGRAF Persoană specializată în hidrografie, care se ocupă cu determinarea şi culegerea tuturor elementelor necesare întocmirii hărţilor de navigaţie.

HIDROGRAFIE 1. Ştiinţa ridicării şi întocmirii hărţilor marine. Această sarcină revine, de regulă, marinei militare, al cărei serviciu hidrografic se ocupă şi cu întocmirea altor documente de navigaţie. Serviciul hidrografic român a fost înfiinţat în 1928 de comandorul Alexandru Stoianovici din Marina Militară. **2.** Ansamblul hărţilor unei mări sau ale unui ocean, ca în expr. „Hidrografia M. Negre constă din...hărţi".

HIDROLANT *v.* hydrolant.

HIDROLOCATOR Aparat hidroacustic folosit în navigaţie şi în scopuri militare, care se bazează pe reflectarea undelor ultrasonore de către obstacolele întâlnite sub apă (stânci, submarine, mine, bancuri de peşti etc.). Cu ajutorul H. se determină poziţia diferitelor obiecte, adică distanţa şi relevmentul până la acestea. În determinarea distanţei se ţine seama de intervalul de timp dintre momentul emisiei undelor ultrasonore şi cel al recepţionării undelor reflectate de obiect, precum şi de viteza de propagare a undelor prin apă. Direcţia se determină în funcţie de poziţia vibratorului în momentul recepţionării undelor reflectate. H. poate funcţiona în regim de ascultare (când recepţionează numai zgomotele produse în apă) şi în regim ecou, când recepţionează undele ultrasonore reflectate; *v.* şi asdic, sonar.

HIDROLOCAŢIE Sistem folosit de nave pentru descoperirea şi determinarea poziţiei diferitelor obiecte aflate în apă. H. se bazează pe proprietatea undelor ultrasonore de a fi reflectate de obiectele submarine întâlnite în cale şi recepţionate de emiţătorul de unde. În acest scop se utilizează hidrolocatoare.

HIDROLOGIE (*gr.* hydor – apă, logos – ştiinţă) Ramură a geografiei fizice care se ocupă de studiul apelor de la suprafaţa scoarţei terestre, de proprietăţile şi dinamica acestora (curenţi, agitaţia suprafeţei apei, infiltraţii ş.a.), de influenţa apei asupra formării ţărmurilor, albiilor: depunerile de aluviuni, eroziunea, efectele calorice (evaporarea, condensarea, îngheţul), procesele chimice şi biologice; de prognoza evoluţiei elementelor hidrologice.

HIDROMETRIE Disciplină care studiază metodele şi aparatele de determinare cantitativă şi de prelucrare a elementelor hidrologice ale apelor.

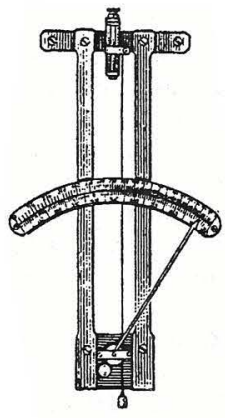
HIDROPAC *v.* hydropac.

HIDROSCALĂ *v.* hidroaerodrom.

HIDROSFERĂ Învelişul de apă al Pământului, cuprins între atmosferă şi litosferă, incluzând totalitatea oceanelor, mărilor şi apelor continentale (inclusiv cele subterane), zăpezile şi gheţurile. Ocupă 70,8% din suprafaţa Pământului. Volumul H. ajunge la 1 370,3 mil. km^3, reprezentând 1/800 din volumul total al Planetei. Masa H. este egală cu 1,40 × 10^{18} tone, din care 98,31% este concentrată în oceane şi mări, 1,65% în gheţarii din zonele polare şi numai 0,45% în apele dulci ale fluviilor, râurilor şi lacurilor.

„HIFZ-UR RAHMAN" Corvetă cuirasată otomană de acelaşi tip cu „Lütf-ü Celil", construită în 1870 şi vândută la fier vechi în 1909. Unii autori au considerat-o în mod eronat scufundată pe Dunăre la 25/26 mai 1877, în locul monitorului „Seyfi".

HIGROMETRU *MN* Aparat pentru măsurarea gradului de umiditate a aerului; elementul principal al celui mai răspândit tip de aparat îl constituie un fir de păr uman care are proprietatea de a-şi modifica lungimea în funcţie de gradul de umiditate a aerului. Aceste variaţii sunt transmise unui ac care oscilează pe un cadran gradat.



Higrometru

HINTERLAND Regiune în spatele unui port, din care provin produsele exportate sau în care se expediază mărfurile importate.

HIPERBOLĂ SFERICĂ Locul geometric al tuturor punctelor de pe o sferă, a căror diferenţă a distanţelor la cele două focare este constantă. H.S. este o curbă închisă şi se află la baza metodelor moderne de navigaţie hiperbolică (Consol, Consolan, Decca, Gee, Loran, Rana, Omega).

HIPPAGO *ist.* Navă antică folosită pentru transportul cailor.

HIPPER, Franz von ~ (1863 – 1932) Amiral german. În flotă din 1881. Comandant al forţei navale de cercetare şi siguranţă (1913 – 1918) a flotei din M. Nordului. S-a distins în mod deosebit în primul RM prin raiduri repetate de-a lungul coastelor Angliei şi interceptarea convoaielor care aprovizionau M. Britanie. Angajat în bătălia navală de la Dogger cu 8 Cr. (23–24 ian. 1915), cu toate că a scos din luptă un Cr. britanic şi a avariat alte trei, a pierdut NL „Blücher", ceea ce l-a determinat să se retragă. În bătălia navală de la Iutlanda (31 mai – 1 iun. 1916), deşi a lovit mai multe nave de luptă britanice, în urma intervenţiei grosului flotei inamice a fost nevoit să se replieze în BMM germană de la Helgoland. A reuşit în multe cazuri să suplinească inferioritatea de forţe printr-o tactică abilă.

HIRAN Sistem de navigaţie hiperbolică; .de fapt un sistem Shoran de precizie folosit în hidrografie.

HIROSHIMA Oraş în Japonia, situat în SV Ins. Honshu în delta Fl. Ota; port M. Seto-no-uchi la „Mediterana japoneză" (între Ins. Honshu şi Shikoku). Pop. cca 510 mii loc. Ind. textilă, a hârtiei, alimentară, de prelucrare a lemnului. Şantiere navale. *ist.* Oraşul a suferit grave distrugeri în urma lansării de către americani a primei bombe atomice (6 aug. 1945), care a provocat moartea a cca 80 mii oameni, iar ulterior, în urma infectării cu substanţe radioactive, a încă 200 mii oameni.

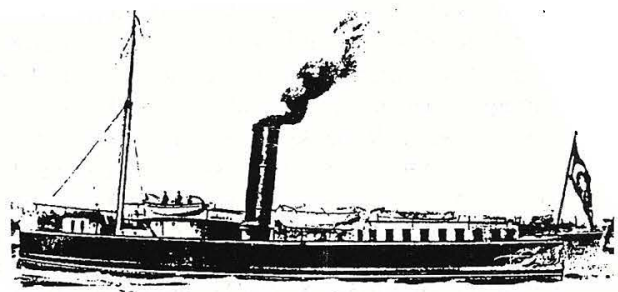
HÍSA! *înv.* Comandă pentru ridicarea unei greutăţi, unei încărcături etc.

HISPAÑOLA (Hispaniola) Vechea denumire a Ins. Haiti.

HISTRIA *ist.* (Histriopolis la greci, Istria la romani) Colonie milesiană, port la ţărmul apusean al M. Negre întemeiat în sec. VII î.Hr. Sub dominaţia romană aici se aflau baza flotei romane din M. Neagră şi reşedinţa lui Flaviu Arrian, care a lăsat o descriere a litoralului M. Negre. Oraşul a fost înnămolit şi a dispărut prin sec. XIV d.Hr.

HIURMĂ *v.* şiurmă.

„HIZBER" Monitor fluvial otoman de 404 t. Armament: II/150 Krupp, II/45 Nordenfeld. Blindaj de 76 – 52 mm pe suport de lemn. Prezent împreună cu mon. „Seyfi" pe Dunăre la începutul Războiului pentru Independenţă (1877–1878). Intrat în serviciu în 1876, a fost vândut la fier vechi în 1909. *v.* Mon. „Seyfi".



„Hizber" pe Dunăre în 1876
(Colecţia Jochen Krüsmann).

HIZIR REIS *ist.* Corsar otoman cunoscut în Occident sub diferite nume: Barbaros, Barbaros Hayreddin Paşa, Barbarossa, Barbăroşie, Hair ed Din, Hairedin Barbăroşie, Hayreddin Paşa. *v.* Barbaros.

HOBAN *(franțuzism)* v. sarl.

HOBART Oraș din Uniunea Australiană, centru ad-tiv al Ins. Tasmania. Port important situat pe malul Fl. Derwent la 20 km de vărsarea acestuia în Oc. Pacific. Cca. 150 mii loc. Centru industrial: metalurgia zincului și cuprului. Ind: cimentului, textilă, alimentară. Export: lână, cereale, fructe.

HOBART PAȘA (1822–1886) Pe numele său adevărat Augustus Charles Hobart-Hampden; a fost ofițer în Marina Regală britanică, ajungând apoi șef al Statului-Major al Marinei Otomane. La începutul războiului româno-ruso-turc din 1877–1878 a reușit să scape de pe Dunăre de atacul navelor creștine pe nava comandant „Resmo" („Rethymo" în transcriere fonetică englezească). În Imperiul Otoman i-a acordat gradul de amiral. A organizat și a condus acțiuni ale flotei otomane din M. Neagră în timpul războiului din 1877–1878.

HODEIDA (fost Al Hudaydah) Oraș în Rep. Yemen la M. Roșie. Principalul port al țării dotat cu instalații moderne și accesibil navelor oceanice. Cca 40 mii loc. Import: mașini, utilaje și mijl. de transport, combustibili, prod. chimice; export: cafea, piei, fructe, bumbac. Aeroport.

HOGSHEAD Butoi cu capacitatea de 245 l. Într-o stivă pot fi stivuite șase paioluri.

HOKKAIDO Ins. situată în N arh. japonez (a doua ca mărime). Este mărginită de M. Japoniei la V, M. Ohotsk la N și Oc. Pacific la E. Este separată de Ins. Sahalin prin Str. La Pérouse, de Ins. Kurile prin Str. Nemuro și de Ins. Honshu prin Str. Tsugaru Kaikio. Lung. de la V la E 540 km, de la N la S 420 km. Supr. 77,7 mii km². Pop. cca 6 mil. loc. Țărmurile în general drepte, cu puține golfuri. Relief muntos vulcanic, inclusiv vulcani activi. Alt. max. 2290 m. Climă temperată oceanică musonică - 3° ÷ 11°C iarna, + 17 ÷ 21°C vara. Toamna bântuie dese taifunuri. 60% din terit. este acoperit de păduri. Centru ad-tiv: Sapporo. Porturi: Otaru, Hakodate, Muroran, Kushiro.

„HOLLAND" Navă submersibilă considerată a fi principalul strămoș al submarinului modern. A fost proiectată de John Holland pentru Marina Militară a SUA, care a acceptat-o în 1900. Caracteristici: depl. 74 t, lungime 16 m. Era armată cu un tun ce putea trage un proiectil de 45 kg la o distanță de 800 m. Avea forma unei țigări de foi și dispunea (pentru imersiune) de tancuri de balast, similare cu cele de la submarinele moderne. Dispunea de un aparat pentru coborâre în imersiunea dorită, precum și de un dispozitiv de menținere a acestei imersiuni. Pentru navigația la suprafață, „H" era prevăzut cu un motor cu explozie, care servea și pentru încărcarea acumulatoarelor folosite la deplasarea în imersiune. Viteza la suprafață era de 7 noduri.

HONDURAS (*sp.* Golfo de Honduras) G. în M. Caraibilor la țărmurile Americii Centrale. Ad. 22 - 54 m, iar la intrarea în G. cca 2000 m. Temp. med. anuală a apei la supr.: + 27°C; salinitatea 35‰. Maree neregulată cu înălțimea 0,5 ÷ 0,7 m. Țărmuri lagunare fără condiții favorabile de adăpostire a navelor. Porturi: Puerto Cortes, Puerto Barrios.

HONG GAI Oraș în NV Vietnamului, port la G. Vinh Bac Bo din M. Chinei de Sud. Cca 30 mii loc. Centrul principalului bazin carbonifer al țării. Extragerea și exportul cărbunelui. Întrepr. de prelucrare a metalelor.

HONG HA Fl. pe terit. Chinei și Vietnam. v. Songkoi.

HONG KONG (*chin.* Siangan) Mare port liber internațional la M. Chinei de Sud situat pe Ins. Hong Kong (Siangandao) și o porțiune pe Pen. Kowloon. Fostă colonie britanică (din 1843), a devenit în 1984 reg. ad-tivă specială sub autoritatea Chinei. Navele sunt operate la cheuri și în radă aflate în str. dintre Ins. Siangandao și continent. Lung. frontului de cheuri 16 km, cu adâncimi de 7,2 ÷ 12 m. Traficul anual de numeroase mărfuri se ridică la cca 40 mil. t. Export: prod. textile, electrotehnice, chimice, minereuri etc. Anual tranzitează portul 7500 nave oceanice. La transportul de cabotaj în apele U.K. participă cca 15 mii de navă mici și ambarcațiuni. Insula este legată cu continentul prin linii de feriboturi care transportă anual cca 150 mil. de pasageri. Șantiere navale dotate cu 2 docuri uscate, 3 plutitoare și 7 cale, care asigură repararea tuturor tipurilor de nave, incl. PA. Aeroport internațional.

HONOLULU Oraș-port și centru ad-tiv al Ins. Hawaii (stat al SUA). Important nod de comunicații maritime și aeriene care traversează Oc. Pacific. Situat pe Ins. Oahu. Cca 500 mii loc. Prin portul H. se derulează aproape întregul comerț exterior al Ins. Hawaii. Export: fructe, zahăr, prod. de pescuit. Mari șantiere navale. În partea de V, în apropiere de H., într-un golf bine adăpostit se află BAM a SUA Pearl Harbor *(v.)*.

HONSHU Principala Ins. a Japoniei. Lung. 1375 km, lăț. 100–250 km; supr. 223,4 mii km². Pop. peste 90 mil. loc. Țărmurile de la Oc. Pacific au numeroase golfuri și băi, iar cele de la M. Japoniei sunt drepte. Relieful ins. este, în general muntos cu alt. predominante de 1500–2000 m, numeroși vulcani, cel mai înalt Fuji-san (3776 m alt.), dese cutremure seismice. Climă temperată oceanică la N și subtropicală la S. Toamna bântuie taifunuri. Un rol important în economia ins. o au transporturile maritime. Porturi principale: Yokohama, Osaka, Kobe, Simonoseki, Yokosuka, Kure, Kitakyushu, Hiroshima.

HOOD, Samuel (1724–1814) Amiral, comandant de flotă englez. A participat la războiul de șapte ani (1756–1763) la comanda navei „Vestala", reușind să captureze câteva nave franceze în Oc. Atlantic și M. Mediterană. În 1780–1783 s-a aflat la comanda flotei din Indiile de Vest. În perioada războiului pentru colonii engleze din America (1775–1783) a comandat un detașament de nave, făcând parte din escadra unui alt amiral englez (J. Rodney) împreună cu care, în lupta de la Ins. Saint-Christopher, a învins escadra franceză. A participat la bătălia navală de la

Ins. Dominica (1782) şi a comandat flota engleză din M. Mediterană în războiul împotriva Franţei revoluţionare (1793–1794). După 1796 ocupă funcţii la uscat. Numele amiralului H. a fost atribuit câtorva nave din flota militară britanică.

HORN (Hoorn, *sp.* Cabo de Hornos) Cap în extremitatea sudică a Americii de Sud în ins. cu acelaşi nume, situată la S de Ţara de Foc (55°59′ lat. S şi 67°16′ long. V). Descoperit în 1616 de olandezii Le Maire (Isaak Lemaire) şi Villen Schouten Corneliszoon. I s-a dat numele după oraşul natal al lui Schouten-Horn.

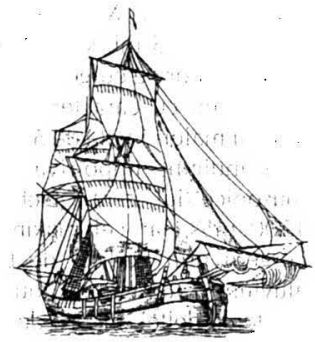
„HORST WESSEL" Navă-barc la fel cu „Mircea II", construită în anul 1936 şi folosită de Germania ca navă-şcoală până în cel de al doilea război modial. În 1945 a fost preluată de SUA unde a primit numele de „Eagle".

HORTATOR *ist.* Şeful trăgătorilor la rame de pe galerele Greciei antice; urmărea ritmul ramării şi forţa pe galerieni prin mijloacele cele mai barbare să sporească efortul.

HO ŞI MIN (Ho Chi Minh) (fost Saigon). Oraş-port din Vietnam, situat pe malul dr. al fl. cu acelaşi nume, la 80 km de la vărsarea acestuia în M. Chinei de Sud. Cca 2 mil. loc. Accesibil navelor cu o capacitate de până la 200 mii t., iar la maree înaltă şi navelor oceanice cu o capacitate mai mare. Important centru comercial şi nod de comunicaţii terestre, aeriene şi navale. Ind. uşoară şi meşteşugărească, textilă, de prelucrare a lemnului, alim. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. Şantiere de reparaţii navale. BMM a flotei vietnameze; *ist.* Întemeiat în 1778. Capitala coloniei franceze Cochinchina (1875–1940). Sub ocupaţie japoneză în al doilea RM (1940–1945). Eliberat de sub ocupaţia japoneză în sept. 1945, în urma unei insurecţii armate, a fost reocupat de trupele franceze în ian. 1946. Ca urmare a înfrângerii acestora în bătălia de Dien Bien Phu, revine la Vietnamul de Sud. În urma intervenţiei armatei americane este din nou ocupat (1965–1973) şi eliberat definitiv după retragerea acesteia, după care intră în componenţa statului Vietnam reunificat.

HOTĂRÂRE JUDECĂTOREASCĂ (de salvare) *DM* Sentinţă dată de un tribunal, de o comisie de arbitraj, prin care se fixează remuneraţia de salvare cuvenită salvatorilor pentru serviciile prestate unei nave sau caricului ei aflate în pericol. De regulă, tribunalul şi locul unde se va forma comisia de arbitraj se stabilesc prin clauzele contractului de salvare. În lipsa unei asemenea clauze, competent poate fi: tribunalul unde pârâtul îşi are reşedinţa sau tribunalul în a cărui jurisdicţie intră portul sau apele teritoriale unde s-au acordat serviciile de salvare.

HOUSTON Oraş şi important port în S SUA (Texas). Cca 2 mil. loc. Portul este legat printr-un canal de 80 km de G. Mexic la Oc. Atlantic. Parte din malurile canalului sunt amenajate cu cheuri. Ad. canalului 12 - 12,7 m. Lungimea frontului de cheuri 25 km. Volumul anual al traficului de mărfuri 60 mil. t. În apropiere de H. sunt bogate zăcăminte de petrol şi gaze. Mare centru industrial care a luat amploare în al doilea RM, ocupând unul din primele locuri în industria petrolieră, chimică, a zahărului, textilă, constr. de maşini ş.a. Şantierele navale în măsură să asigure reparaţia navelor, incl. Cr. La H. se află centrul de cercetare cosmică al SUA.


Howker

HOWKER (Hooker) *ist.* Navă cu vele, cu un tonaj de cel mult 250 t, folosită în mările nordice în sec. XVI–XIX; *sin.* hurcă.

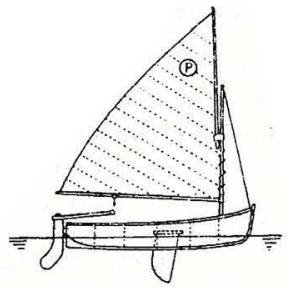
HRISOVUL PENTRU CORĂBIILE ŢĂRII ROMÂNEŞTI CE SUNT A UMBLA PE DUNĂRE Document emis la 23 nov. 1793 de domnitorul Alexandru Moruzi, prin care s-au pus bazele organizării primei flote comerciale româneşti. Deşi înfiinţată pentru comerţ, flota, care număra atâtea corăbii câte judeţe avea ţara, a fost subordonată „Dregătoriei spătăriei celei mari sub oblăduirea căreia este şi paza tuturor marginilor ţării", ceea ce demonstrează că misiunea acestor nave era şi aceea de a asigura poliţia pe Dunăre, apărarea graniţelor pe apă ale teritoriului, activităţi care nu puteau fi prezentate ca atare puterii suzerane, Imperiul Otoman. Hrisovul menţionează tipuri de nave precum bolozan, şaică, caic.

HRISTU, Gheorghe (1905–1970 n. Rasova, Constanţa) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1926. Ambarcat pe navele MM „Zmeul" şi „Mărăşeşti" (1926–1929). Profesor la Şcoala Navală (1929–1939). În al doilea RM, comandant al torpilorului „Zborul", secund pe nava-bază „Constanţa" şi pe torpilorul „Năluca", cu care a participat la misiuni de luptă. În 1943 obţine brevetul de inventator al bombei antisubmarine „G.H.". Între 1947–1955 este profesor la Şcoala Medie Tehnică de Marină şi Şcoala Medie Tehnică de Construcţii Civile.

HRUBES, Maximilian (1884–1943; n. Bucureşti). Căpitan în M.M.; Comandant de lungă cursă. În anul 1903 se înrolează soldat voluntar în Divizia de Mare, avansând până la gradul de sergent-major. Absolvent al Şcolii de Marină (1911) cu gradul de Slt. Revine la Divizia de Mare şi participă la cel de-al doilea război balcanic (1913). Înaintat la gradul de Lt., este repartizat la Grupul torpiloarelor şi Staţiilor de lansare din Comandamentul Apărărilor sub Apă (aprilie 1916), în calitate de comandant al Staţiunii lans-torpile de la Giurgiu. În primul război mondial comandă Grupul artileriei de debarcare al marinei, participând la operaţiunile de la Ismail, Chilia şi Vâlcov. După război este avansat la gradul de căpitan (1920) şi trece în marina comercială. După obţinerea brevetului de căpitan de lungă cursă, comandă, succesiv, cargourile SMR „Turnu Severin", „Dobrogea", „Bucegi" şi pasagerele „Regele Carol I", „Principesa Maria", „Dacia".

HUANHE (Huanghe – Fl. Galben) Fluviu în China, unul din cele mai mari fluvii din Asia. Lung. 4845 km; izv. din podişul Tibet, străbate M-ţii Kunlun, înconjoară Pod. Ordos, îşi sapă o vale cu aspect de canion în Pod. de Loess, străbate centrul Chinei şi se varsă în G. Bohaivan din M. Galbenă, printr-o deltă. Supr. bazinului 745 mii km². Prin caracterul văii, al albiei şi al condiţiilor de curgere, fl. se împarte în cursul superior (1172 km) cu caracter montan, cursul mijlociu (2970 km) cu maluri înalte de 50–100 m şi cursul inferior (703 km) îndiguit împotriva viiturilor în timpul ploilor musonice (iul.–sept.). Debitul mediu la vărsare este de 1500 m³/s, iar cel maxim de 22 000 m³/s. Datorită curgerii prin Podişul de Loess, apele sunt bogate în aluviuni (1380 t ajung anual în mare) care contribuie la creşterea deltei. În 100 de ani delta H. a înaintat cu 20 km. Bazinul H. are o importanţă cătvârşitoare pentru economia Chinei, incluzând 40% din pământul arabil al ţării şi 60% din culturile de grâu şi tutun. Resursele energetice sunt apreciate la 23 mil. kW, dar sunt folosite deocamdată parţial. Navigabil pe 1600 km până la or. Baotou.

HUARI (Houari, Guari) Tip de greement constând dintr-o randă triunghiulară, cu sau fără ghiu, similară cu cea bermudiană („Marconi"), cu deosebirea că partea ei superioară este prinsă pe o vergă aproape verticală (antenă huari), care glisează cu baza pe catarg atunci când este ridicată sau coborâtă; *v. fig.*



Ambarcaţiune sportivă (denumită barcă populară) cu greement huari

HUBLOU *(impropriu) v.* iublou.

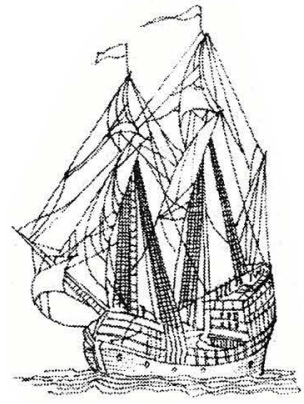
HUDSON (*engl.*– Hudson Bay) **1.** G. Denumirea bazinului maritim al Oc. Îngheţat de Nord situat adânc în teritoriul Canadei, considerat ca o mare mediterană arctică. Partea de E a G.H. comunică cu Oc. Atlantic. Supr. 848 mii km²; ad. med. 91 m. Din oct. până în iul. G. este acoperit de gheţuri. Curentul apelor de suprafaţă se deplasează în sensul contrar acelor unui ceasornic. Temp. apei iarna este sub 0°C; în aug. are + 5°C la N şi + 15°C la S; salinitatea 32,5 – 35,3‰; maree semidiurnă înaltă de 7,9 m. Pescuit bogat. Principalele porturi: Churchill, Port-Nelson. A fost descoperit în 1610 de navigatorul englez H. Hudson. **2.** Strâmtoare situată între Ţara lui Baffin şi Pen. Labrador în N Americii de N, făcând legătura între G. Hudson şi Oc. Atlantic. Lung. 800 km, 115–240 km lăţime, ad. 200–800 m. Cca 8 luni este blocată de gheţari plutitori. Vânătoare de animale marine.

HUDSON, Henry (?–1611) Navigator anglo-olandez aflat pe rând în serviciul companiilor de navigaţie engleze şi olandeze. A condus câteva expediţii în mările arctice. În 1607, pe un velier de 80 t, a vizitat Ins. Groenlanda de-a lungul coastei de E până la paralela 73° lat. N şi Arh. Spitzbergen, iar în 1608, Arh. Novaja Zemlea. În 1609 (în a treia expediţie) în Arh. Canadian a descoperit G. şi fl. care-i poartă numele. A murit în 1611 în urma unei răscoale a membrilor echipajului care l-au aruncat într-o barcă fără arme şi provizii împreună cu 6 oameni credincioşi căpitanului.

HUELVA Important port comercial şi de pasageri din S Spaniei situat la G. Cadiz din Oc. Atlantic. Adâncimea pasei de intrare în port 8,5 m; lung. frontului de cheuri 5 km cu adâncimi până la 12 m, cu dane specializate pentru mărfuri generale şi produse petroliere. Traficul anual de mărfuri cca 12 mil. tone. Import: petrol, mărfuri generale; export: pirită, minereu de fier, prod. petroliere. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale dotate cu 3 cale de lansare şi 6 cale de construcţie, destinate navelor cu tonaj mediu.

HULĂ Mişcare ondulatorie uniformă a suprafeţei mării, după încetarea unui vânt care a suflat mai mult timp din aceeaşi direcţie sau care se propagă din direcţia unui vânt ce suflă puternic într-o zonă limitrofă. Direcţia de propagare a H. poate fi diferită de cea a vântului. Înălţimea şi lungimea valurilor depind de forţa vântului, adâncimea mării, zona de propagare etc. **H. contrarie** H. a cărei direcţie de propagare este opusă celei din care suflă vântul. **H. de fund** H. care, ca urmare a transmiterii mai rapide a oscilaţiilor sale, precede vântul; ea apare în apropierea coastei, când marea este calmă, sau continuă, din cauza fundului mic, după ce vântul a încetat să bată. **H. moartă** H. care continuă un timp îndelungat după încetarea cauzei care a generat-o. **H. staţionară** Valuri mici, având mai mult o mişcare de oscilaţie decât de translaţie, care se produc în zona de întâlnire a doi curenţi contrarii sau – din cauza vântului – în golfuri, în băi şi în bazinele portuare. **H. de uragan** H. prevestitoare a unui uragan aflat încă la o mare depărtare. **H. scurtă** H. cu o lungime mică de undă, care provoacă un ruliu puternic.

HULK *ist.* Navă cu vele de circa 150 t, folosită în mările Nordului în sec. XVI.



Hulk

HULL (Kingston-upon-Hull) Oraş în E M. Britanii situat la vărsarea R. Hull în estuarul Hunter, la 32 km de M. Nordului. Important port comercial, de pescuit şi de pasageri. Industrie constr. de maşini, de prelucrare a lemnului, alimentară. Construcţii navale.

HUMBOLDT, Alexander von H. (1769–1859) Naturalist, geograf şi călător german. A contribuit la dezvoltarea multor ramuri ale ştiinţelor naturii şi a

fundamentat geografia ca ştiinţă. A introdus noţiunea de izotermă. Împreună cu francezul A. Bonpland a întreprins o expediţie în America de Sud (1799–1804). În 1829 a întreprins o călătorie în Rusia ajungând până la graniţa cu China, iar la întoarcere a făcut un studiu asupra M. Caspice. Operele sale ştiinţifice şi geografice au fost traduse în numeroase limbi. Numele lui H. a fost dat unor munţi din Asia Centrală, Australia şi Noua Zeelendă, unui lac şi fluviu din SUA, unui gheţar din Groenlanda, unui curent rece de-a lungul coastei Americii de Sud ş.a.

HUMBOLDT, curentul ~ Curentul marin rece care se deplasează de-a lungul ţărmului de V al Ameţricii de S către ecuator. C.H. este de acelaşi tip ca cel al Californiei (în N Oc. Pacific), Canarelor, Benguelei (în Oc. Atlantic). Temp. în stratul superior este mai mică decât temp. aceluiaşi strat din afara curentului (+ 8 – 17°C în aug. şi 12 – 23°C în feb.), determinând scăderea temp. aerului pe ţărm (deşertul Puna de Atacama din Chile). Viteza (cca 0,5 Nd) şi transferul de apă sunt relativ mici. La suprafaţă, productivitatea biologică este ridicată. În zona 4° lat. S, C.H. se abate către V şi se uneşte cu curentul vânturilor de S. *sin.* Curentul Perului.

HUMOC *MN* Îngrămădire de gheaţă în formă de movilă cu suprafaţa neregulată, care se formează la marginea banchizelor şi a câmpurilor de gheaţă, ca urmare a presării lor de către vânturile ce bat cu putere.

„HUNLEY" *ist.* Submarin sudist din Războiul de Secesiune din SUA (1861–1865) folosit pentru spargerea blocadei. Lung. 12 m, echipaj 9 oameni, propulsat cu o elice acţionată manual. S-a scufundat în largul portului Charleston. *v.* şi „David".

HURCĂ *v.* HOWKER

HURI Cuvânt de origine indiană, cu sensul de „pirogă uşoară cu rame/vâsle şi vele". Este frecvent întâlnit în somaleză (huuri-ga) şi în swahili (hori). O ambarcaţiune cu nume similar se întâlneşte şi pe coasta franceză a M. Mânecii; huari (houari, houri). În engleză există cuvântul wherry, de origine necunoscută, însemnând „barcă uşoară cu rame/vâsle", folosită pentru transportul de persoane.

HURON Lac în America de Nord (SUA şi Canada), al doilea ca mărime din sistemul Marilor Lacuri. Lungimea 470 km, lăţimea 240 km. Se află la alt. de 177 m. Supr. 59,6 mii km²; ad. max. 228 m. Legat prin canale navigabile şi râuri de L. Michigan, Erie, Superior. Navigabil între lunile mart. – dec. Pescuit.

HYDRA Constelaţie cuprinzând steaua nautică Alphard.

HYDROLANT Aviz urgent privind coasta de Vest a Oc. Atlantic, transmis navigatorilor prin radio. *sin.* hidrolant.

HYDROPAC Aviz urgent privind coasta americană a Oc. Pacific, transmis navigatorilor prin radio.

I

I Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Vin la babord (stânga)".

IA DIN CÂRMĂ ... PUNCTE! Comandă pentru a reduce unghiul de cârmă.

IACAMOS Fosforescență locală a apei de mare (*termen folosit de pescari*).

IACOMI, Dorin (1893 – ? n. Târgoviște) Contraamiral (r). Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1914). Mobilizat la Divizia de Dunăre, participă în Războiul Balcanic (1913). Ambarcat cu gradul de Slt. pe Torp. „Smeul" apoi pe Mon. „Lahovari", participă la operațiuni din primul RM în care a fost rănit (1916). Detașat la cerere în cadrul aviației, participă la luptele de la Oituz și Mărășești (1917). Revine în marină unde primește funcții în Statul-Major al Armatei de operații în Basarabia (1918). În perioada interbelică este încadrat ofițer în secția a II-a din M.St. Major (1926–1929), apoi secund pe Ds. „Mărășești" și comandant pe Can. „Lepri", „Stihi" și NBz. „Constanța" (1929–1935). Ultima ambarcare a efectuat-o pe Ds. „Regele Ferdinand" până în anul 1943 când a fost trecut în rezervă. Din 1944 este numit director general al NFR, apoi se transferă la Ministerul Comunicațiilor de unde se pensionează.

IAHT *v.* yacht

IALTA Oraș în Ucraina, situat în Pen. Crimeea, port la M. Neagră. Cca 60 mii loc. Aici a avut loc conferința de la Ialta (4–11 feb. 1945) între statele aliate în al doilea RM (URSS, SUA și M. Britanie), la care s-a căzut de acord asupra planului militar de înfrângere a Germaniei hitleriste, statutului postbelic al Europei și creării ONU ca organizație de asigurare a păcii și securității mondiale. Centru turistic.

IALUȚZEAN (Yalujiang) Fluviu în E Asiei la granița dintre China și Coreea de Nord. Lung. 813 km. Izvorăște din masivul vulcanic Baitovshan și se varsă în G. Coreei de Vest din M. Galbenă. Navigabil pe cursul inferior. Hidrocentrale. *ist.* În timpul războiului chino-japonez (1894–1895), la 17 sept. 1894, în apropiere de vărsarea fluviului, s-a angajat o luptă navală între esc. chineză și japoneză formate din crucișătoare și distrugătoare (11 și respectiv 12 nave) soldată cu victoria esc. japoneze

IANȚZÎ (Yangzî - Fluviul Albastru) Cel mai mare fluviu din China și din Asia. Lung. 5800 km; supr. bazinului hidrografic 1 808,5 km^2. Izv. din podișul Tibet de la o alt. de 5500 m și se varsă printr-o deltă în M. Chinei de Est din Oc. Pacific. Cursul superior al fl. (2700 km) are un caracter montan cu multe praguri și repezișuri și adâncimi pe alocuri de zeci de m. Pe cursul mijlociu (1020 km) parcurge o regiune deluroasă având o cădere de 251 m; lățimea fl. variază între 600 și 800, m iar ad. între 40 și 80 m; vit. curentului: 5–7 m/s. Pe cursul inferior (2080 km) fl. cuprinde numeroase insule și bancuri de nisip, ad. scade iar vit. curentului scade uneori până la 1 m/s. Regimul hidrologic variabil, determinat de caracterul musonic al bazinului de unde fl. își adună apele. Nivelul apelor crește în iul.–aug. când se produc revărsări (revărsări catastrofale au avut loc în ultimii 100 de ani în 1870, 1896, 1931, 1949, 1954) iar debitul la vărsare atinge 80–93 mii m^3/s. Pentru prevenirea revărsărilor, pe țărmul fl. I. și al unor afluenți s-au construit diguri cu o lungime totală de 2,7 mii km și mai multe lacuri de acumulare. Curentul de maree pătrunde în amonte pe fl. pe o distanță de 750 km, având o amplitudine medie de 6 m. Debitul anual la vărsare este de 984 km^3 (al 4-lea din lume după Amazon, Congo și Gangele cu Brahamaputra). Anual, fl. deversează în mare 430 mil. t. de aluviuni, determinând înaintarea uscatului în mare cu 1 km în 40 de ani. I. are pentru China o importanță economică deosebită fiind, totodată, principala arteră de comunicație interioară pe apă legată și de Marele Canal, sursă hidroenergetică estimată la peste 217 mil. kW și sursă de alimentare cu apă pentru irigații, industrie etc. Fl. este navigabil pe 2850 km; până la Uhan și pentru nave oceanice. Îngheață numai pe cursul superior. Trece prin mari centre industriale, comerciale și culturale: Șanhai, Nanking, Uhan, Ciunțin ș.a. Poartă pe diferite porțiuni ale cursului său denumirile Jinshaijiang și Changjiang.

IARBĂ DE CHINA Plantă textilă care crește în China, Japonia și India, putând fi folosită pentru confecționarea de parâme slabe; *sin.* ramie.

„IAȘI" Prima navă românească ce a inaugurat la noi transportul maritim de cereale, plecând în cursă (sept. 1909) de la Constanța la Rotterdam.

IAZ 1. Bazin format prin stăvilirea cu un baraj de pământ a unui curs de apă; alimentat cu apa râului colector, de precipitații sau cu izvoare. Poate fi folosit pentru creșterea peștilor, irigații, morărit etc. 2. Lac mic natural format în albia unui râu prin adunarea apei într-o adâncitură de teren.

ICEBERG *v.* aisberg.

IDENTIFICAREA AȘTRILOR Operațiune de identificare, cu ajutorul hărții cerești, a aștrilor necunoscuți, în raport cu celelalte stele și după mărime. Dacă nu sunt vizibili alți aștri, pentru identificare se ia cu sextantul o înălțime la astrul respectiv, iar cu compasul, un relevment, efectuându-se apoi calculele necesare. Aștrii pot fi

identificați, de asemenea, cu ajutorul unei navisfere sau al unui identificator de aștri.

IDENTIFICAREA FARURILOR Stabilirea identității farurilor după aspect (ziua) sau determinând cu ajutorul unui cronograf caracteristicile luminii (noaptea).

IDENTIFICAREA NAVELOR *mil.* Arta de a recunoaște navele după siluetă, numărul și poziția catargelor, numărul, locul, forma și înclinarea coșurilor, culoare (la navele comerciale), poziția relativă a comenzii și armamentului, formele prova și pupa, însemnele de pe coș, pavilion, denumire etc. Formarea deprinderilor în I.N. mai prezintă încă importanță din punct de vedere militar. I. N. se realizează în prezent cu ajutorul aparaturii electronice speciale.

IDENTIFICAREA USCATULUI Operațiune de identificare a coastei vizibile din largul mării, după aspectul general, relief, faruri, clădiri izolate etc. prin comparație cu schițele de coastă. Pentru a înlesni I.U., pe unele hărți marine moderne se află notații și semne speciale privind obiectele ușor de identificat prin radiolocație. Operațiunea de identificare este deosebit de dificilă pe timp de iarnă și în zonele polare, deoarece zăpada „ascunde" caracteristicile coastelor. I.U. se face în prezent mai precis cu ajutorul aparaturii electronice.

IDENTIFICATOR DE AȘTRI Aparat pentru identificarea aștrilor, constând dintr-un disc în coordonate polare, pe care se suprapun proiecțiile celor două emisfere cerești. De fapt, este vorba despre o proiecție a navisferei pe un plan.

IERNATIC *fl.* Loc amenajat sau protejat natural pentru adăpostirea navelor fluviale pe timp de iarnă, când se formează sloiuri sau când apa a înghețat.

IEȘIRE Formele fine ale operei vii ale navei, la pupa, în zona etamboului. **Unghi de I.** Unghiul dintre tangentele la bordaj, în dreptul etamboului; *v.* și intrare.

IEZĂTURĂ Stăvilar sau baraj din pământ, lemn, piatră etc. construit pentru a stăvili apa unui iaz.

IEZER Lac de munte adânc, format adesea într-o excavație de origine glaciară.

IFTIMESCU, Ioan (1899–?) LtCdr. Absolvent al Școlii Navale promoția 1923. Ambarcat cu gradul de Slt., îndeplinește funcțiile încredințate pe navele de luptă la mare și fluviu, avansând la gradul de LtCdor. (1941). În al doilea RM a comandat Can. „Stihi" (1941–1943) și Cr. aux. „Dacia" (1944), participând la numeroase operațiuni de convoiere și minare. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ordinul militar „Mihai Viteazul".

IGLIȚĂ *pesc.* Unealtă pentru împletit plase.

Iglița

IJSELMEER (*ol.*) Noua denumire (din 1932) a G. Zuiderzee (sau Zuyderzee).

ILICEVSK Oraș-port în NV M. Negre, situat pe malul stâng al limanului Suhoi, la 26 km de Odessa (Ucraina). Are 16 cheuri unde pot acosta nave cu un pescaj până la 11 m. Condiții favorabile de staționare în radă, la care accesul se face pe un șenal navigabil cu ad. de 13,5 m. Volumul traficului anual de mărfuri 12 mil. t. Import: petrol, materiale de construcție, cauciuc ș.a.; export: produse chimice, cărbuni, minereu de fier ș.a. O linie de feribot face legătura între portul I. și portul bulgar Varna.

IMCO (*engl.* International Maritime Consultative Organization) Organizație interguvernamentală consultativă de pe lângă ONU pentru navigația maritimă, destinată să promoveze colaborarea în domeniul navigației maritime comerciale între statele membre, să favorizeze abolirea practicilor discriminatorii promovate de unele state, să contribuie la creșterea securității navigației pe mare. Organizația se ocupă în special cu aplicarea Convenției privind ocrotirea vieții umane pe mare (1960) și a altor convenții internaționale în problemele maritime. România a aderat la IMCO în 1965.

IMERSIUNE 1. Distanța pe verticală, măsurată de la suprafața mării până la un obiect (submarin, mină etc.) în stare de plutire, afundat complet în apă. 2. (*despre un obiect*) Afundare. ◇ „În I." (*despre submarin*) Navigând sub apă.

IMERSIUNEA ELICEI Adâncimea centrului axului portelice măsurată de la suprafața apei. Influențează atât propulsia, cât și guvernarea.

IMPACT *mil.* Punctul în care un proiectil (o rachetă, o torpilă etc.) lovește o țintă (navă, avion ș.a.). Unghiul de I. trebuie astfel ales încât eficacitatea să fie maximă.

„IMPATIENTE" *v.* „A" (canonieră/dragor).

IMUNITATE *DM* Drepturile de care se bucură o persoană sau o navă, în virtutea unei reguli de drept, de a nu fi supusă unor anumite legi ale statului străin pe teritoriul (incl. apele teritoriale sau porturile) căruia se află. Regulile privind I. fac obiectul unor convenții internaționale (*v.* extrateritorialitate).

IN (Linum usitatissimum) Plantă textilă din care se confecționează parâme subțiri, saule, țin-te bine, ață de vele, pânză de vele fină, mușamale, furtunuri.

IN DE NOUA ZEELANDĂ Denumirea cânepei cu fibră dură, de culoare galben deschis, asemănătoare cu sisalul, care servește la fabricarea de parâme.

INAPT (Ă) *MC* (despre navă) Starea unei nave comerciale care nu întrunește condițiile cerute de legi, reguli, convenții internaționale și uzanțele marinărești, pentru a întreprinde călătorii pe mare cu mărfuri și pasageri. Inaptitudinea se referă nu numai la starea tehnică, ci și la lipsa chiar parțială a aparatelor și documentației necesare navigației, descompletarea echipajului sau lipsa de calificare a membrilor acestuia.

INBOARD, motor (*engl.*) Motor interior; *v.* și autboard.

INCENDIATOR *ist.* Navă mică cu vele, umplută cu exploziv și materiale incendiare, care se agăța cu gheare de abordaj de o navă inamică de dimensiuni mai mari, după care se aprindea un fitil de lungime suficientă pentru a permite echipajului să se îndepărteze la timp cu o barcă remorcată la pupa. *sin.* BRANDER.

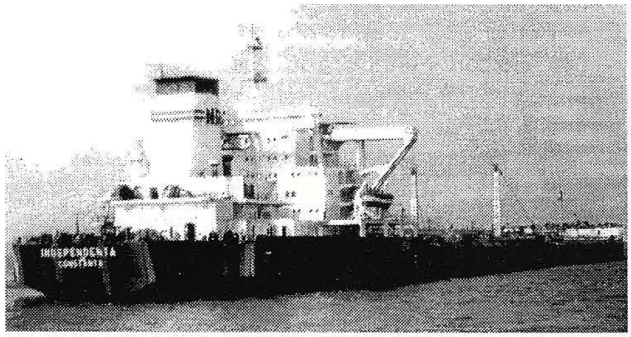
INCI Unitate de măsură engleză pentru lungime, egală cu 2,54 cm, utilizată și în marină.

INCIDENȚĂ *mil.* Unghiul dintre traiectoria torpilei și drumul țintei.

INCION (Inchŏn) Oraş-port şi BMM din Coreea de Sud, situat la 31 km de Seul, la vărsarea Fl. Hangan în M. Galbenă. Cca 500 mii loc. Acvatoriul portului asigură staţionarea simultană a 40 de nave civile şi militare, incl. Cr. Lung. frontului de cheuri: 20 km cu adâncimi de 9 m. Centru industrial. Şantiere navale. *ist.* **1.** În apropiere de I., la începutul războiului ruso-japonez (27 ian. 1904), o escadră japoneză (1 cuirasat, 5 Cr., 8 Ds.) a atacat două nave militare ruseşti (Cr. „Variag" şi Can. „Koreej") care încercau să se retragă din portul I. la Port Arthur pentru a se alătura escadrei ruse. După o luptă inegală, ambele nave ruseşti grav avariate au fost scufundate de propriile echipaje. **2.** În timpul războiului din Coreea (1950–1953), în care forţele armate ale SUA şi ale altor state aflate sub steagul ONU au sprijinit Coreea de Sud în lupta împotriva Coreei de Nord, a avut loc la I. (15–25 sept. 1950) o operaţie de desant maritim de mare amploare (230 nave de luptă, 400 avioane şi 7000 de militari), care a permis înaintarea rapidă a trupelor terestre spre Seul, fără a hotărî însă soarta războiului.

INCOTERMS (*engl.* International Comercial Terms) Reguli întâlnite în practica comercială internaţională referitoare la unele clauze contractuale tip, exprimate prin „termeni INCOTERMS" (de ex., F.O.B., C.I.F., F.A.S. etc.). Regulile INCOTERMS au fost publicate pentru prima dată în 1936 de Camera de Comerţ Internaţională de la Paris, fiind apoi precizate la sesiunea care a avut loc în 1953 la Viena.

„INDEPENDENŢA" Primul superpetrolier românesc, construit la Şantierul Naval Constanţa şi intrat în componenţa flotei în anul 1977. Caracteristici: capacit. de încărcare: 150 000 tdw; dim. max.: 302,60 × 46,3 × 9 m. La 15 nov. 1979 „I.", având la bord 45 de persoane, încărcat cu 94 280 t petrol brut din Libia, a fost abordată în apropiere de intrarea în Str. Bosfor de cargoul „Evriali" (5298 TRB) sub pavilion grecesc,



Independenţa

încărcat cu laminate. În urma coliziunii, petrolierul a luat foc şi ca urmare a incendiului şi exploziilor puternice şi repetate a suferit avarii atât de grave, încât nu a mai putut fi recuperat. Au murit în flăcări, la bord sau în apa unde ardea combustibilul deversat, 42 de oameni. 3 persoane s-au salvat, fiind aruncate peste bord de suflul primei explozii.

INDIAN, Oceanul – Al treilea ocean ca mărime din lume (după Pacific şi Atlantic). Situat între Asia, Africa şi Australia, are supr. de 174 917 mii km² cu ad. med. de 3879 m; max. 7729 m. Ţin de Oc. I. mările: Roşie, Arabiei, Andaman, Timor, Arafura. Pr. G.: Persic, Bengal, Australian. Pr. ins.: continentale – Madagascar, Sri Lanka, Socotra; vulcanice – Mascarene, Crozet, Kerguelen, Prince Edward; coraligene – Laccadive, Maldive, Andamane, Nicobare, Chagos. Clima şi regimul hidrologic sunt puternic influenţate de vânturile musonice în partea de N şi de alizee la latitudinile tropicale şi subtropicale sudice; în zonele temperate, cicloanele ating cote maxime. Temp. apelor la suprafaţă atinge +20°C în bazinul nordic şi zona ecuatorială şi scade spre S până la 0° dincolo de Cercul polar sudic. Salinitatea oscilează între 31 şi 36,5‰. Mareele au un caracter semidiurn, cu excepţia coastelor de V ale Australiei unde sunt diurne. Ampl. lor variază, atingând valoarea max. de 7,3 m în portul Rangoon (Birmania). Gheţurile plutitoare ajung iarna până la 55° lat. S, iar vara coboară sub 65–68° lat S. Valurile ating înălţimea de 15 m în zona Ins. Kerguelen şi 10–11 m la ţărmul de V al Australiei. Sub influenţa vânturilor alizee de N şi S, în zonele subtropicală şi ecuatorială se formează curenţii Ecuatorial de N şi Ecuatorial de S care se deplasează spre V paralel cu Ecuatorul, fiind separaţi de un contracurent ecuatorial care circulă spre E. În zona Ins. Madagascar, curentul ecuatorial de S se desparte în două ramuri, îmbrăţişând insula pe la V şi E, şi formează curenţii Mozambic şi Madagascar. Aceştia se pierd în curentul rece Agulhas care circulă dinspre partea de S a Africii spre apele din S Australiei. La coasta de V a Australiei circulă spre N curentul rece australian care se pierde în curentul Ecuatorial de S, închizând ciclul sudic al curenţilor. În nordul Oc. I. circulaţia curenţilor este complexă, fiind influenţată de musonii care suflă alternativ dinspre Africa spre G. Bengal (vara) şi invers (iarna), alimentând curentul Ecuatorial de E. Prin Oc I. se încrucişează importante linii de comunicaţii maritime care unesc Europa cu Asia de S, Africa şi Australia. Pr. porturi: Aden, Bombay, Calcutta, Chittagong, Durban, Fremantle ş.a.

INDICATIV DE APEL RADIO Grupă de 3–4 litere repartizate fiecărei nave sau staţii radio costiere printr-o convenţie internaţională. Se foloseşte în traficul radio ca denumire prescurtată. Prima sau primele două litere indică naţionalitatea staţiei. Staţiile de la bordul navelor au indicativul format din patru litere, care corespund cu numirea navei indicată prin pavilioanele codului internaţional de semnale.

INDICATIV DE RADIOFAR Semnal radio transmis de un radiofar la anumite intervale de timp şi după un anumit program. Este format din 2–4 litere transmise în Morse, ce permit identificarea radiofarului. Indicativele se găsesc în cartea radiofarurilor.

INDICATIVUL (navei) *MC* Semnal format din patru pavilioane ale Codului internaţional de semnale acordat navelor comerciale maritime proprii de către autorităţile competente ale statului, folosit pentru identificarea navelor şi ca indicativ de apel radio. I. sunt publicate în liste naţionale şi internaţionale, în ordine alfabetică. Naţionalitatea unei nave este indicată de una sau două litere; pentru navele româneşti acestea sunt Y şi YQ.

INDICATOR CU EXPLORARE CIRCULARĂ Piesă a radiolocatorului cu ajutorul căreia se determină direcţia şi distanţa la un obiect. Constă dintr-un tub catodic şi un ecran fluorescent pe care se deplasează spotul electronic.

INDICATOR DE AMBARDEE Dispozitiv suplimentar al unui compas giroscopic, care indică timonierului dacă nava face ambardee.

INDICATOR DE ANCORAJ *fl.* Panou albastru pe fondul căruia este pictată o ancoră albă cu diamantul în jos, care marchează locurile de pe Dunăre unde ancorajul este permis; *sin.* tablă de ancoraj.

INDICATOR DE ANCORAJ INTERZIS *fl.* Panou alb, cu bordură şi diagonală roşie, pe fondul căruia este pictată o ancoră neagră răsturnată (cu diamantul în sus), marcând locurile de pe Dunăre unde ancorajul este interzis.

INDICATOR DE GIRAŢIE Instrument care indică dacă nava se află în giraţie, folosit mai ales în porturi şi în apele interioare.

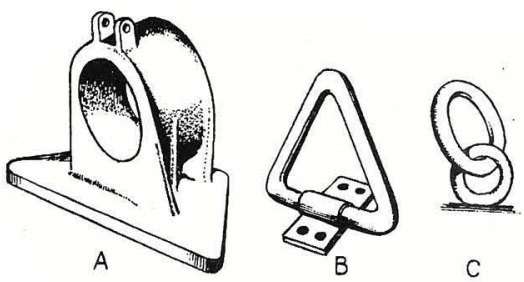
INDICATOR DE UNGHI DE CÂRMĂ Instrument instalat în compartimentul cârmei şi folosit pentru a trasmite la comandă unghiul la care este pusă cârma (*a nu se confunda cu axiometrul ale cărui indicaţii trebuie să coincidă cu cele ale I.d.U.d.C.*)

INDICATOR PLAN DE POZIŢIE Dispozitiv al unui radiolocator, care permite ca imaginea obţinută să fie reprezentată pe o hartă. Punctul central al imaginii este punctul navei pe această hartă; *sin.* indicator plan perspectiv.

INDICATRICE *v.* drum relativ.

INDIILE OCCIDENTALE OLANDEZE, Ins. - *v.* Antilele Olandeze.

INEL Piesă metalică în general circulară folosită ca atare în greement, la labele de gâscă ş.a. sau la extremitatea unui bulon fixat în punte pentru legarea unei parâme (*a nu se confunda cu ochiul*). **I. central de ancorare** I. de care se prind lanţurile de ancorare ale unei geamanduri de legare; *v. fig.* geamandură. **I. de ancoră** I. sau cheie trecută prin ochiul de la capătul fusului ancorei, de care se prinde lanţul sau cablul acesteia cu ajutorul unei chei



Inele:
A – de etravă; *B* – de saulă; *C* – de punte.

sau al unui nod de ancoră ori de ancorot; *sin., înv.* verigă de ancoră. **I. de cheu** I. fixat cu un bulon pe cheu pentru prinderea parâmelor de legare ale navelor. **I. de etravă** I. fixat pe capul etravei, prin care trece remorca. **I. de legare** I. de formă circulară sau alungită, fixat pe o geamandură de legare de care se prinde cu o cheie de legare la geamandură lanţul sau parâma respectivă. **I. de saulă** Piesă triunghiulară, care se roteşte în jurul unui bulon, servind la legarea unei saule.

INFANTERIE MARINĂ Infanterie din compunerea Forţelor Navale specializată în acţiunile de luptă pentru apărarea bazelor, porturilor şi altor obiective importante de pe litoral, în acţiunile de debarcare pe litoralul inamic folosind nave de debarcare, elicoptere, vedete ş a. Este dotată cu armament mobil antitanc, AA şi armament individual automat, elicoptere etc.

INFORMARE DE NAVIGAŢIE Activitate desfăşurată de anumite servicii pentru ţinerea la curent a navigatorilor cu toate modificările în situaţia de navigaţie. Informarea se realizează cu ajutorul documentelor nautice (cărţi pilot, cartea farurilor etc.), dar în special prin avizele pentru navigatori.

INFORMAŢII ASUPRA MAREEI Ansamblul datelor privind fenomenul mareei de pe unele hărţi de navigaţie, redat sub forma unor tabele tipărite pe spaţiul liber al hărţii. Se referă la înălţimile medii ale mareelor înalte şi joase de la sizigii şi cvadratură, în raport cu nivelul de referinţă al adâncimilor şi elementele curenţilor de maree (direcţia şi viteza).

INFRAROŞIE (radiaţia) Radiaţie electromagnetică invizibilă, penetrantă, cu efect termic pronunţat. În domeniul militar se utilizează aparatura I. pentru descoperirea, goniometrarea şi urmărirea ţintelor terestre, navale şi aeriene care emit sau reflectă radiaţii infraroşii, pentru legături cosmice sau terestre, semnalizarea invizibilă, fotografierea pe timp de noapte etc.

INFRASTRUCTURA PORTULUI Ansamblul amenajărilor unui port cu lucrări hidrotehnice (construcţii de cheuri, consolidări, estacade, dragaj etc.), destinat să realizeze contactul dintre uscat şi apă şi legătura imediată cu mijloacele de transport şi transbordare.

„INGINER N. VLASOPOL" Cargou de 6300 tdw aparţinând companiei Vlasopol. Capturată de către englezi în cel de-al doilea război mondial, nava a fost scufundată în Oc. Atlantic în timpul unui atac german.

INGLEFIELD, ancoră ~ *v.* ancoră.

INGRESIUNE Înaintare a mării în unele porţiuni mai joase ale continentelor, în special la gurile fluviilor. unde se formează golfuri, estuare şi riase.

INIMĂ 1. Piesa centrală a unui catarg construit din mai multe bucăţi de lemn. **2.** Sfilaţă din cânepă sau din alt material vegetal, în jurul căreia se răsucesc şuviţele unei parâme vegetale. **3.** Parâmă vegetală sau metalică, în jurul căreia se răsucesc şuviţele unei parâme metalice. Inima vegetală este îmbibată cu unsoare pentru ungerea parâmei. **4.** Partea centrală a unei cozi de şoarece.

INMAR Ambarcaţiune de tip cuter, folosită pentru instruirea practică a studenţilor Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Caracteristici: depl. 11 t.; lungime 14 m, lăţime 4 m; supr. velică 130 m²; echipaj 24 marinari.

INMARSAT Sistem spaţial de telecomunicaţii maritime destinat exclusiv ocrotirii vieţii umane pe mare. Utilizează sateliţi geostaţionari pentru acoperirea oceanului planetar, împărţit în trei arii geografice mari: regiunea Oceanului Atlantic (A.O.R.); regiunea Oceanului Indian (I.O.R.) şi regiunea Oceanului Pacific (P.O.R.)

INSEMNE (*ale navei*) *MC* Înscrieri pe partea exterioară a corpului navei făcute în conformitate cu legile naţionale şi convenţiile internaţionale ca: denumirea navei scrisă la prova şi pupa: portul de înregistrare scris la pupa; scara de încărcare pe ambele borduri la prova, pupa şi la mijlocul navei; linia punţii de tonaj; semnele distinctive ale companiei scrise de obicei pe coşul navei.

INSPECTOR Reprezentant al unei societăţi de clasificare, căruia îi revine sarcina de a supraveghea construcţia navelor sau a instalaţiilor acestora în conformitate cu regulile registrului sau ale anumitor convenţii internaţionale.

INSPECTORATUL NAVIGAŢIEI CIVILE *ist.* Organ din cadrul departamentului marinei civile, căruia îi revenea sarcina de a supraveghea şi controla navigaţia tuturor navelor în apele naţionale, precum şi navigaţia navelor sub pavilionul naţional aflate în marea liberă. Prin căpităniile de port, exercita toate atribuţiile locale privind asigurarea ordinii şi securităţii navigaţiei. A fost desfiinţat în anul 2002, atribuţiile sale fiind preluate de Autoritatea Navală Română (ANR). (*v.*)

INSPECŢIE ANUALĂ *MC* Verificare intervenită la maximum 12 luni a stării tehnice generale a structurii corpului navei, maşinilor şi mijloacelor de echipament. Controlul implică urcarea navei pe doc pentru vizitarea carenei. Pentru navele de transport inspecţia se face la intervale stabilite de normele Registrului Maritim.

INSPECŢIE PERIODICĂ *MC* Orice inspecţie a societăţii de clasificare efectuată la intervale de timp regulate asupra corpului, maşinilor, echipamentului şi materialului de armament al navei în vederea prelungirii valabilităţii certificatelor de siguranţa construcţiei pentru exploatarea curentă a navei. Aceste inspecţii sunt reglementate de „Convenţia internaţională pentru ocrotirea vieţii umane pe mare".

INSTABILITATE Situaţia unei nave care şi-a pierdut stabilitatea. Cauzele practice ale instabilităţii navei pot fi: stivuirea greşită a încărcăturii, consumul combustibilului şi apei din cele mai de jos tancuri, inundarea navei în cazul găurilor de apă ş.a.

INSTALAŢIE DE REGENERARE A AERULUI Instalaţie folosită pe submarine, batiscafuri etc., care, prin absorbţia bioxidului de carbon, restabileşte procentul normal de oxigen din aer.

INSTALAŢIE PLUTITOARE Construcţie plutitoare care nu este destinată, de regulă, efectuării de lucrări pe căile navigabile, dar pe care le deserveşte, de ex., debarcaderele, hangarele.

INSTALAŢII DE BORD Ansamblul diferitelor mecanisme, sisteme, agregate etc., aflate la bordul navelor şi folosite în diferite scopuri, de ex.: instalaţia de ancorare şi instalaţia de manevră şi legare care asigură staţionarea navei la ancoră sau la mal; instalaţia de corp care cuprinde instalaţia de balast şi de santină; instalaţia de combatere a incendiilor, instalaţia de apă potabilă (sanitară, de scurgere etc.), instalaţia de propulsie care asigură propulsia navei, instalaţia de punte, prevăzută în convenţia pentru ocrotirea vieţii umane în mare (*v.* SOLAS), instalaţia de dragaj, instalaţia de minare, instalaţia de remorcaj, instalaţia de salvare, instalaţia de paravan etc.

INSTRUCŢIUNI NAUTICE 1. Instrucţiuni de navigaţie într-o anumită mare, în apropierea unei anumite coaste, canal etc., conţinute într-o carte-pilot. 2. *sin.* carte-pilot.

INSTRUMENT NAUTIC Instrument folosit în navigaţie, de ex. sextantul, compasul, lochul etc.

INSUBMERSIBILITATE Capacitatea unei nave de a-şi păstra proprietăţile de plutire în diferite condiţii grele şi anormale care duc la inundarea unuia sau mai multor compartimente. Este asigurată, în anumite limite, prin compartimentare cu ajutorul pereţilor transversali etanşi şi prin crearea unei rezerve de flotabilitate determinată de înălţimea bordului liber. I. priveşte întregul complex al calităţilor constructive şi de navigaţie ale navei (rezistenţă, flotabilitate, stabilitate ş.a.), precum şi cel al pregătirii profesionale a comandantului şi a echipajului care deservesc nava *sin.* nescufundabilitate.

INSULĂ 1. Porţiune de uscat mai mică decât un continent, înconjurată din toate părţile de apă. În total ins. ocupă 9,9 mil. km² din supr. Pământului. Alături de ins. mari cu o suprafaţă de câteva sute de mii de km² (Groenlanda 2176 km²), sunt numeroase ins. mici (ajungând sub 1 km²). Pot fi ins. izolate (ex. Sf. Elena) sau grupate în arhipelaguri sau cordoane. După aşezare sunt ins. maritime, oceanice, fluviale şi lacustre. Pot fi de origine continentală, vulcanică sau coraligenă. Pe Dunăre, ins. care provin din aluviuni se numesc ostroave. 2. Castelul central al unui portavion, de regulă, în tribord (asimetric faţă de axul navei). 3. Suprastructură, numai în expr.: „Navă tip trei insule", adică navă cu teugă, castel central şi dunetă.

INSULĂ DE GHEAŢĂ ÎN DERIVĂ Gheţar plutitor de foarte mari dimensiuni desprins din platoul continental. Supr. până la 500 km² cu numeroase denivelări; înălţimea deasupra nivelului mării – cca 5 m; grosimea 50–100 m şi chiar mai mult. În bazinul arctic, insula de gheaţă se foloseşte pentru instalarea staţiilor de cercetări polare şi amenajarea pistelor de aterizare.

INSULĂ PLUTITOARE *v.* plaur.

INTERCEPT Arcul de cerc mare sau – pe harta Mercator – segmentul de dreaptă dintre punctul estimat/auxiliar şi punctul determinativ al unei drepte de înălţime.

INTERFERENŢA UNDELOR Suprapunerea a două sau mai multe unde, având drept rezultat întărirea sau slăbirea lor, până la anulare reciprocă (în funcţie de raportul fazelor de oscilaţie). Se observă la procesele de oscilaţii acustice, luminoase, radio. Cu ajutorul interferometrului se poate măsura viteza de propagare a sunetului în apă.

INTERVAL 1. Distanţa între două puncte de pe malul Dunării. 2. Distanţa transversală între două şlepuri ale unui convoi. 3. Distanţa transversală între două nave aflate în formaţie, cu excepţia liniei de şir, sau între două coloane de nave.

INTERVAL LUNAR Intervalul de timp care trece în fiecare zi între culminaţia Lunii şi momentul în care are loc mareea înaltă sau joasă. Intervalul dintre culminaţie şi prima maree înaltă se numeşte „intervalul lunar al

mareei înalte", iar între culminaţie şi prima maree joasă „intervalul lunar al mareei joase".

INTERSERIE *spt.* Formulă de regată ce reuneşte diferite veliere (cu cabină locuibilă, cu derivor mobil, catamaran etc.) pe un acelaşi parcurs, având acelaşi loc de sosire. Clasamentul se face în timpi reali şi compensaţi. *v.* rating.

INTERSTIŢIU DE AER Distanţa verticală între suprafaţa apei şi componenta cea mai joasă a structurii unei ambarcaţiuni cu pernă de aer, când aceasta navigă pe pernă.

INTRÁ A aduce în interiorul navei, de ex., se intră o barcă de salvare scoasă în afara bordului, ramele bărcii, sonda etc. ◇ „Intraţi prova!" Comandă care se dă pe o barcă fără om în prova, pentru ca primii doi oameni din prova să intre ramele pentru a manevra cangea şi barbeta. **I. ramele** A introduce ramele în barcă toţi odată la comanda „Intraţi ramele!" Ramele se aşază pe bancurile bărcii cu pana spre prova. „Intraţi sonda!" Comandă pentru a nu mai sonda şi a aduce sonda la bord. **I. de pe vergă** (*despre gabieri*) A părăsi verga, trecând în gabie, după terminarea manevrei. **I. pe un aliniament** A veni cu nava astfel încât aceasta să se deplaseze pe drumul marcat de aliniament; în astfel de situaţii nu este necesar ca nava să aibă capul pe aliniament (în cazul vântului, curentului etc.).

INTRARE 1. Porţiunea ascuţită a navei la prova. Unghiul de I. este unghiul format de tangentele la bordaj (la etravă). **2.** Deschidere în punte sau suprastructură pentru trecerea oamenilor; *v.* şi tambuchi.

INTRÂND 1. Distanţa, măsurată pe orizontală, între tangenta la bordajul lateral şi îmbinarea dintre punte şi centură; *v. fig.* corpul navei. **2.** Curbura unei vele spre interiorul acesteia; *v. fig.* croială (*a nu se confunda cu rotunjimea*).

INUNDA 1. A lăsa apa să intre în navă prin valvulele de fund (Kingston) pentru a stinge un incendiu sau a saborda nava; *sin.* a îneca. **2.** *fl.* A se revărsa peste maluri; *v.* şi viitură.

INVENTAR DE PUNTE Denumire generală pentru totalitatea obiectelor mobile de inventar din dotarea navei, inclusiv cele de rezervă şi întreţinere, ca: parâme, remorci, tenzi, capoate, colaci şi veste de salvare, materiale de navigaţie etc.

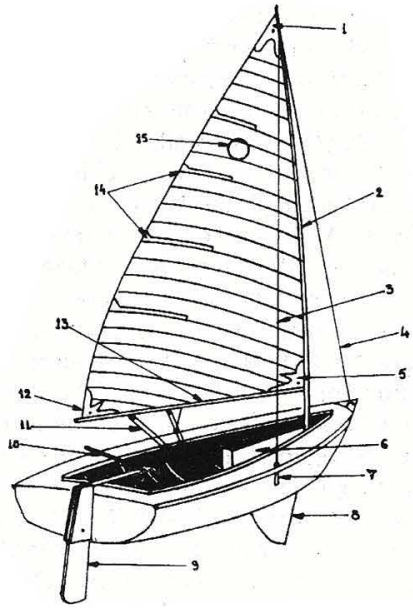
INVERSIUNE *MN* Fenomen de creştere a temperaturii o dată cu înălţimea. În cazul unui anticiclon I. pot fi: de radiaţie la sol şi de sedimentare în atmosfera liberă. Termenul poate fi folosit şi în expr. „I. de alizee", „I. de precipitaţii", „I. de radiaţie" etc. I. favorizează formarea de ghiduri de unde şi de goluri de radiolocaţie.

„INVINCIBILE" *ist.* Primul crucişător de bătălie din lume (1907 Anglia), având un deplasament de 17 250 t şi fiind armat cu opt tunuri de 305 mm şi 16 tunuri de 100 mm.

„INVINCIBILE ARMADA" *ist.* Flotă spaniolă considerată invincibilă, organizată de regele Spaniei Filip al II-lea în anul 1588 şi trimisă să acţioneze împotriva Angliei. Era formată din 20 de galioane oceanice, 40 de galioane comerciale înarmate, patru galease mari, patru galere şi alte nave mai mici, în total, circa 140 de nave. A fost complet distrusă în ciocnirile cu flota engleză şi din cauza furtunii care a urmat după luptă.

IOLĂ 1. Ambarcaţiune cu şase rame, având pupa cu tablou/oglindă. **2.** Ambarcaţiune de sport cu o singură velă.

IOLĂ OLIMPICĂ *spt.* Ambarcaţiune de sport cu o singură velă bermudiană, puntată, cu cocpit deschis. La regate, este manevrată de o singură persoană. Semnul distinctiv al I. îl constituie litera „O" de culoare roşie, înscrisă în partea superioară a velei. De origine germană, a devenit clasă internaţională începând cu Jocurile Olimpice de la Berlin din anul 1936. Caracteristici: L 5 m; l 1,66 m; pescaj fără derivor 0,11 m; pescaj cu derivor 0,94 m; greutate 150 kg; supr. velei 10 m²; echipaj – o singură persoană.



Iolă olimpică: *1* – colţ de fungă; *2* – catarg; *3* – start; *4* – strai; *5* – colţ de mură; *6* – cutia derivorului; *7* – portsart; *8* – derivor; *9* – safran; *10* – echea cârmei; *11* – şcotă; *12* – colţ de şcotă; *13* – ghiu; *14* – balene; *15* – simbol de clasă.

„ION C. BRĂTIANU" (după numele lui Ion C. Brătianu, 1821–1891, om politic român) *ist.* Monitor românesc dintr-o serie de 4 unităţi identice (Catargiu, Kogălniceanu, Lahovari). Construit pe secţiuni la Trieste (Austro-Ungaria) şi asamblat la Arsenalul Marinei Galaţi. A intrat în serviciu în anii 1906–1908. În primul RM a participat la bătăliile de la Turtucaia şi Raşova (1916) şi în campania din Delta Dunării (1917–1918). A fost decorat cu Ord. „Steaua României" pentru fapte de arme. Reparat şi modernizat (1937–1940), a participat şi în al doilea RM în luptele pentru reocuparea braţului Chilia (1941) şi acoperirea retragerii trupelor proprii din Basarabia în Dobrogea (1944). După 23 Aug. 1944, luat de marina sovietică şi botezat „Azov", a acţionat în sprijinul trupelor iugoslave şi sovietice pe Dunărea de Sus. Retrocedat în 1951, a primit indicativul M 201, rămânând în serviciul Flotilei române de Dunăre până în 1961 când a fost dezmembrat. Caracteristici: depl. 680 t; L 63,5 m; l 10 m; P 1,6 m; 1800 CP; vit. 13 Nd. Artilerie: III x 120 mm; II x 47 mm; I x 37 mm AA; mitr. 1 x 13,2 mm binată AA; blindaj: 30–75 mm.

IONESCU, Doru Alexandru (n. 1921 Târgu Mureş) Comandor (r). Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1942 şi al Academiei Militare (1948). În perioada

1942–1944 participă la numeroase misiuni de luptă (convoieri, minări, patrulări ş.a.). S-a distins în acţiunea cu echipa de salvare a cargoului „Alba Iulia" avariat de aviaţia sovietică (17–20 apr. 1944). În sept. 1944 când RDr. „Mureş" pe care-l comanda a fost luat de flota sovietică, a fost făcut prizonier împreună cu echipajul şi internat în lagărul de la Odessa. S-a întors în ţară în 1945 cu Div. de voluntari „Horia, Cloşca şi Crişan". Până în anul 1950, când a fost trecut în rezervă, a îndeplinit diferite funcţii în CLM şi CMM. Membru fondator al Filialei LNR din Constanţa reînfiinţată în 1990 şi timp de 9 ani lucrează ca secretar de redacţie şi redactor-şef al revistei LNR „Marea Noastră".

IONESCU, Ion (n. 1952 Roşiori, Brăila) Comandor. Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân", promoţia 1976 şi al Facultăţii de Istorie şi Ştiinţe Administrative (1997). A ocupat diferite funcţii de comandă şi stat-major în MM. Director al Muzeului Marinei Române (1997–2001). Doctor în istorie. Autor a mai multor volume printre care: **Politica Rusiei în bazinul Mării Negre 1876–1916** (1998), **Monografia Muzeului Marinei Române 1969–1999** (în colaborare), **Noi contribuţii la Istoria Marinei Militare Române** (2000 în colaborare), **Navigaţie şi Politică** ş.a., Secretar al Filialei Constanţa a Ligii Navale Române.

IONESCU, Nicolae (Johnson) (1875–1956 n. Iaşi) Comandor. Este admis în Şcoala Copiilor de Marină (1888), unde face practică pe nava-şcoală „Mircea I". În 1894 urmează Şcoala Militară de Artilerie, Geniu şi Marină şi primeşte gradul de slt. de marină (1896). Îndeplineşte funcţii de ofiţer la bordul navei-şcoală „Mircea I", Cr. „Elisabeta", iar apoi de comandant, pe şalupa can. „Smârdan". Prieten apropiat al scriitorului marinar Jean Bart (Eugen Botez). Continuă pregătirea de specialitate în Italia pe cuirasatul „Ruggiero de Lauria". Întors în ţară după un stagiu la Căpitănia portului Cernavodă, cu gradul de cpt., este numit comandant pe torp. „Năluca", unde se specializează ca of. torpilor. În 1907 este transferat la SMR, unde, în calitate de CLC, face curse pe ruta Galaţi–Rotterdam–Anglia. În 1929 devine director al SMR, dovedindu-şi calităţile organizatorice deosebite în conducerea acestei instituţii, în condiţiile grele ale crizei economice din 1929–1930. În 1931 demisionează pentru a se dedica activităţii literare. A publicat **Însemnările unui marinar** (2 vol.–1958) şi a desfăşurat o intensă activitate publicistică în sprijinul marinei.

IONESCU, Ovidiu (n. 1950 Constanţa) Comandor (r). Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân" promoţia 1975. A urmat cursurile Liceului de arte plastice şi în paralel cu activitatea profesională în cadrul MM a desfăşurat o bogată activitate ca pictor marinist. Lucrările sale sunt expuse atât în ţară cât şi în străinătate. În rezervă din 2001. Continuă activitatea în domeniul picturii pe care o îmbină cu cea didactică la Academia Navală „Mircea cel Bătrân" ca profesor. Autor al volumelor: **Regulamentul Internaţional pentru prevenirea abordajelor pe mare, Ambarcaţiuni** ş.a.

IONESCU, Valeriu Oituz (1918–1998) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1940 şi al Academiei Militare. Ambarcat ca ofiţer pe nava-şcoală „Mircea". În al doilea RM, ambarcat pe Ds. „Mărăşeşti" (1941–1944) participă la acţiunile militare în sprijinul frontului de est. În 1944 este trimis la un curs de specializare în Germania, la Sassnitz, iar la 23 aug. 1944, în urma ieşirii României din război, a fost internat ca prizonier în lagărul de la Lübeck. La 2 mai 1945 a fost eliberat de armata engleză. Revenit în ţară, a absolvit cursurile Academiei Militare şi a îndeplinit funcţia de şef birou operaţii la Comandamentul Apărării Litoralului şi de profesor la Academia Militară, Facultatea de Marină. În rezervă din 1950.

IONICĂ, Marea ~ Parte a M. Mediterane cuprinsă între ţărmul de SV al Pen. Balcanice (Grecia şi Albania) şi Pen. Italică la V, comunicând la N prin Strâmtoarea Otranto cu M. Adriatică iar la V prin Strâmtoarea Messinei cu M. Tireniană. Supr. 169 mii km², ad. med. 2083 m, max. 5121 m. Pr. golfuri: Patraikos Kolpos, Corint, Taranto. Temp. apei la supr. iarna: +13°– +15° C, vara +25°– +26° C. Curenţii de suprafaţă formează un circuit ciclic cu vit. de 1 km/h. Principalele porturi: Patras, Kerkyra (Grecia), Taranto, Messina, Augusta, Catania (Italia).

IONICE (*gr.* Iónii Nisi). **Ins.** ~ Arh. grecesc în M. Ionică situat în lungul coastelor de V ale Greciei. Supr. 2,3 mii km²; cca 250 mii loc. Principalele insule: Corfu, Cefalonia, Zante, Leucas, Itaca, Paxos şi numeroase alte insule mici. Relief muntos cu alt. max. de 1628 m. Ţărmuri dantelate cu numeroase golfuri. Climă subtropicală. Principalele porturi: Kerkyra (Ins. Corfu), Argostólion (Ins. Cefalonia), Zakynthos (Ins. Zante).

IORDACHE, Constantin (1934 n. com. Găneasa, Ilfov) Viceamiral. Absolvent al Şcolii Militare de Marină promoţia 1955 şi al Academiei Militare Generale (1969). Îndeplineşte diferite funcţii la bordul navelor MM. Locţiitor al comandantului MM (1983–1989); şeful Statului-Major al MM (1990–1993). În perioada 1995–1996 este inspector pentru marină în cadrul Inspectoratului Ministerului Apărării Naţionale. Autor a numeroase lucrări şi studii în domeniul marinei. În rezervă din 1996.

IPTANA (Institutul de Proiectări Transporturi Auto, Navale şi Aeriene) Institut înfiinţat în anul 1953 în cadrul MTTc, care de-a lungul anilor s-a afirmat ca lider naţional în proiectarea infrastructurii transporturilor auto, navale şi aeriene. Pentru infrastructura transporturilor navale IPTANA a proiectat extinderea portului Constanţa, noul port Constanţa Sud-Agigea, extinderea porturilor fluviale Galaţi, Brăila, Giurgiu, DrobetaTurnu-Severin, a porturilor specializate de la Galaţi şi Tulcea; a proiectat, de asemenea, canalele navigabile Dunăre – M. Neagră, Poarta Albă – Midia – Năvodari în care au fost implicaţi sute de proiectanţi. Tot aici a fost proiectat podul peste Dunăre de la Giurgeni şi poduri peste canalul DMN (Cernavodă, Medgidia, Agigea). În continuare, pe planşele proiectanţilor de la IPTANA se află şi alte mari proiecte de infrastructură a transporturilor din ţară.

IRADIERE Creşterea aparentă a unei suprafeţe luminoase care se proiectează pe un fond întunecat; *v.* şi corecţie de iradiere.

IRIAN Denumire indoneziană a Ins. Noua Guinee.

IRIMESCU, Ilie (1852–?; Zvorîştea, Dorohoi). Contraamiral (r). Absolvent al Şcolii Militare de Ofiţeri de Infanterie (1872) cu gradul de slt. Repartizat în Corpul Flotilei, este ambarcat ofiţer pe nava „România" (ex. „Prinţul Vogoride"). În Războiul de Independenţă (1877–1878), este încadrat la bateriile de coastă de la Calafat, apoi comandă grupul format din şalupele „Rândunica" şi „Bucur", care ia parte la lucrările de montare ale podurilor de vase peste Dunăre, de la Siliştioara–Măgura şi Turnu Măgurele–Nicopole şi la transporturile permanente de provizii, răniţi şi materiale de război pe malul drept al fluviului. După război, face parte din primul echipaj al celei dintâi nave maritime de război româneşti, canoniera „Griviţa". Comandant al canonierei „Fulgerul" (1881); este primul director al Şcolii Copiilor de Marină din Galaţi (1882), unde predă cursuri de matelotaj şi timonierie; face parte din primul stat-major al navei-şcoală româneşti, bricul „Mircea" (1882), fiind numit ofiţer secund în prima sa campanie de instrucţie (1883) şi apoi comandant al acesteia (1885–1887); inspector general al Navigaţiei şi Porturilor (1888; 1894–1896; 1901–1906); comandant al Cr. „Elisabeta" (1892), calitate în care participă la serbările columbiene de la Genova; comandant al Diviziei de Dunăre (1896; 1898–1901; 1907), fiind primul comandant al marii unităţi nou înfiinţate; comandant al Diviziei de Mare (1908). Trece în rezervă în aprilie 1909.

IRLANDA Cea mai vestică insulă a Arh. Britanic cu o supr. de 84,8 mii km², din care cea mai mare parte este ocupată de Rep. Irlanda – 70,3 km², iar restul de Ulster (Irlanda de Nord) ataşat M. Britanii. Este separată de Anglia de Strâmtoarea North Channel, M. Irlandei şi St. George's Channel, iar la V se mărgineşte cu Oc. Atlantic. Cca 4,5 mil. loc. Relieful cu înălţimi mici; alt. max. 1041 m. Ţărmuri dantelate cu numeroase golfuri, estuare şi fiorduri. Climă temperată oceanică. Temp. med. ian. +5 –8° C, iul. +14 –16° C. Păşuni naturale întinse, turbării (20% din terit.). Pr. porturi: Dublin, Cork (aerodrom), Arklow, Londonderry.

IRLANDEI, Marea ~ Mare interinsulară a Oc. Atlantic situat între M. Britanie şi Irlanda, comunicând la N cu Oc. Atlantic prin Strâmtoarea de Nord (North Channel) şi la S prin Strâmtoarea Sf. Gheorghe (St. George's Channel). Supr. 47 mii km². Ad. med. 43 m, max. 197 m; temp. apei +5 –10°C în febr. şi +12 –16°C în aug. Caracteristic pentru M.I. este repartizarea uniformă a temperaturii maselor de apă de la adâncime datorită convecţiei verticale provocate de puternici curenţi de maree. Salinitatea: 34–35‰. Maree semidiurnă de la 1,2 m la 10,2 m. Pr. porturi: Liverpool (Anglia) şi Dublin (Irlanda).

I.R.M. (International Rule Measurement) *spt.* Sistem de rating aplicat asupra timpului real de parcurs al velierelor cu cabine locuibile pentru stabilirea clasamentului general definitiv în cadrul unei competiţii.

IRMINGER, Curentul ~ Ramificaţie a curentului cald Nord Atlantic Gulfstream ce se deplasează către ţărmul de S al Islandei unde, la rândul său, se ramifică în două: o ramificaţie înconjoară ţărmul de V al Islandei şi se îndreaptă spre E, iar cealaltă ramificaţie înconjoară partea de S a Groenlandei şi se contopeşte cu curentul rece al Groenlandei. Vit. 0,5 Nd; temp. apei cca +8° C; salinitatea: peste 35‰. Poartă numele danezului K. Irminger care a semnalat acest curent în 1853.

„IRIS" *ist.* Primul crucişător de oţel din lume, construit în Anglia (1878), având deplasament de 3 730 t şi fiind armat cu zece tunuri şi patru tuburi lanstorpile.

IRRAWADDY Fluviu în Birmania (Asia meridională). Lung. 2150 km; supr. bazinului 430 mii km². Izv. din podişul Tibetului (M-ţii Himalaia) şi se varsă în M. Andaman printr-o deltă cu o supr. de 45 mii km² şi care în urma depunerilor de aluviuni înaintează anual în mare cu 50 de m. Fluviul are mari variaţii de nivel din cauza climatului musonic din regiune. Debitul mediu la intrarea în deltă este de 13 600m³/sec. În lunile mart.–oct. pe cursul inferior nivelul apei fl. creşte până la 10–11 m. Navigabil pe o distanţă de cca 1600 km pentru nave mici. Trece prin or. Mandalay şi Rangoon (situat pe braţul Rangoon din deltă).

ISACCEA Port fluvial pe malul drept românesc al Dunării, la Mm 56 +050 (km 103,8), situat în dreptul localităţii cu acelaşi nume. Este dotat în special pentru operarea navelor care transportă din zonă piatră de calcar destinată Combinatului Siderurgic Galaţi. Dispune de benzi transportoare rulante, platforme de depozitare, dană pentru mărfuri generale şi ponton de acostare pentru nave de pasageri. Accesul în port de pe uscat este asigurat numai de căi rutiere. Din cauza condiţiilor hidrologice nefavorabile (curenţi perpendiculari distructivi) unele sectoare ale portului au avut de suferit avarii care au necesitat lucrări de consolidare. *ist.* În trecut l. s-a numit NOVIODUNUM şi a fost un cunoscut loc de trecere a fluviului folosit de perşi (513 î.Hr.), turci (1475), ruşi (1771, 1877) şi alte asemenea operaţii de mai mică amploare.

ISAF (International Sailing Federation) Autoritatea internaţională în materie de navigaţie cu vele, grupând toate federaţiile naţionale, precum şi asociaţiile de clase internaţionale recunoscute. Ea stabileşte, printre altele, regulamentul internaţional de regate.

ISCHIA Insulă în M. Tireniană la intrarea în G. Napoli. Aparţine Italiei. Supr. 46,3 km²; cca 40 mii loc. Reprezintă un masiv vulcanic cu multe cratere, alt. max.: 788 m. Cutremure frecvente. Pr. oraş: Ischia.

ISHERWOOD, sistem ~ Sistem de construcţie a navelor, la care predomină osatura longitudinală.

ISKENDERUN (*turc.* Iskender - Alexandru) Oraş-port la G. cu acelaşi nume în E M. Mediterane. Cca 70 mii loc. Acvatoriul portului este apărat de un mol şi un spargeval cu o lung. totală de 1,2 km. Lung. frontului de cheuri 3,3 km şi ad. până la 15 m. Pot acosta şi nave militare, incl. Ds. Traficul anual de mărfuri: peste 7 mil. t. Import: produse petroliere, maşini, ciment, prod. alimentare;

export: crom, minereu de fier, bumbac, citrice. Şantiere de reparaţii nave cu un tonaj mediu. Denumirea veche în gr. Alexandretta, după numele lui Alexandru Macedon.

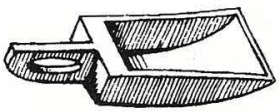
ISLANDA Ins. în Oc. Atlantic. Terit. Rep. Islanda. Supr. 103 mii km²; cca 240 mii loc. Relief vulcanic, reprezentând un platou cu alt. între 500 şi 2119 m. Numeroşi vulcani activi (Hecla, Laki ş.a.) şi gheizere (izbucniri periodice din pământ ale apei fierbinţi). Ţărmuri joase la S, iar în rest abrupte şi întrerupte de fiorduri. Climă subarctică maritimă influenţată de curentul cald al Gulfstream-ului. Temp. medie la ţărm în ian. 0 la –2° C, în iul. +9 –11° C. Cca 12 mii km² din supr. ins. sunt acoperiţi cu gheaţă. Pr. porturi: Reykjavik (cap. Rep.), Siglufjördur, Keflavik.

ISMAIL *v.* **IZMAIL.**

ISMAILIA Oraş-port în zona Canalului de Suez situat la jumătatea distanţei dintre porturile Port Said şi Suez. Punct de tranzit rutier şi de CF între Cairo şi Pen. Sinai. Centrul serviciului de pilotaj al Canalului Suez. **2.** Canal cu acelaşi nume care leagă Nilul de Canalul Suez.

ISPAS, Eugen (n. 1934 Tulcea) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1957. În perioada 1957–1977, ambarcat pe diferite nave ale MM, între care pe nava-şcoală „Mircea" II (1973–1977) în calitate de comandant. La comanda navei „Mircea" execută în premieră traversarea Oc. Atlantic în exclusivitate cu vele. În 1977, comandant pe nava „Emil Racoviţă", prima navă românească de intervenţie cu scafandri de mare afâncime. Pensionat în 1991.

ISPOL Căuş de forma unui făraş, servind la scoaterea apei din barcă.



Ispol

ISTAMBOALĂ *ist.* mahonă.

ISTANBUL Oraş în Turcia europeană, port situat pe ambele ţărmuri din S Str. Bosfor. Acvatoriul portului cuprinde partea din Str. Bosfor de la S de linia care uneşte farurile Rumeli şi Anadolu şi partea de N a M. Marmara. Portul are patru bazine, din care trei în zona europeană şi unul în cea asiatică. Lung. frontului de cheuri 10 km cu adâncimi până la 11 m. Traficul anual de mărfuri: cca 4 mil. t. În bazinul de la G. Cornul de Aur, separat în două de podul Atatürk, se află şantierele de construcţii şi reparaţii nave cu docuri uscate şi plutitoare care asigură reparaţia navelor civile până la 7 mii t şi cele militare, incl. Ds.

ISTORIA MILITARĂ MARITIMĂ **1.**Procesul evoluţiei artei militare maritime din cele mai vechi timpuri şi până în etapa actuală. **2.** Parte a istoriei militare generale, care studiază acţiunile de luptă pe mare şi forţa flotelor în diferite epoci. Părţile componente ale I.M.M. sunt: istoria războaielor pe mare, istoria artei militare maritime, istoria structurii şi a armamentului naval, istoria gândirii militare maritime, istoriografia militară maritimă ş.a.

ISTORICUL DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE *MC* Document în care se consemnează în detaliu şi cu precizie maximă toate fazele încărcării şi descărcării, inclusiv evenimentele survenite, ca : întreruperi din cauza ploii, a lipsei de muncitori de port, a lipsei de marfă etc.

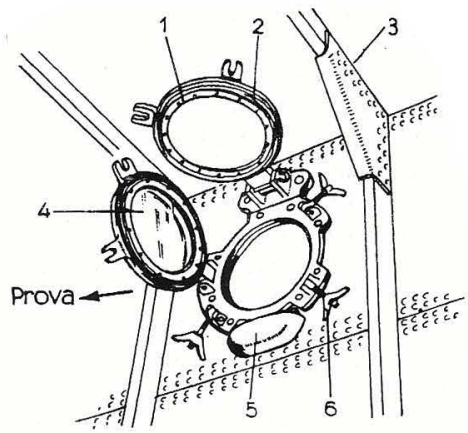
ISTORICUL NAVEI (Unităţii de nave) Descrierea activităţilor navei (grupării MU de nave) întocmită în baza jurnalului de bord, a jurnalului acţiunilor de luptă şi a altor materiale autentice. În I.N. sunt redate etapele parcurse de navă în condiţiile războiului şi în timp de pace, faptele de vitejie şi de muncă ale echipajelor, decoraţii primite ş.a. I.N. contribuie la educaţia echipajului în spiritul ataşamentului faţă de nava proprie, de tradiţiile de luptă ale înaintaşilor şi al responsabilităţii faţă de misiunile încredinţate.

ISTORIOGRAFIA MILITARĂ MARITIMĂ Totalitatea lucrărilor referitoare la evenimentele istorice legate de lupta armată pe mare, precum şi cele privind istoria conceperii, construcţiei şi dezvoltării marinei militare. I.M.M. reprezintă o parte a istoriei militare şi un domeniu al istoriei militare maritime.

ISTROS *ist.* (*lat.* Ister) Denumire antică, de origine tracă, a Dunării.

ITACA (*gr.* Itháki) Una din cele şapte insule din grupul Ins. Ionice ale Greciei, separată de Ins. Cefalonia prin str. cu acelaşi nume. Supr. 96 km²; cca 9 mii loc.; relief muntos vulcanic. Viticultură, măslini, păstorit. Patria legendară a lui Ulise despre care se povesteşte în poemele lui Homer „Iliada" şi „Odiseea".

IUBLOU Fereastră, de regulă, rotundă în bordajul navei, cu închidere etanşă. Este prevăzută cu geam gros cu obturator şi cu şuruburi de fixare pentru a rezista la loviturile valurilor; *sin.* (*impropriu*) hublou.



Iublou:
1 – garnitură; *2* – capac; *3* – punte; *4* – geam; *5* – recipient; *6* – fluture.

IURAŞCU, Gheorghe (n. 1928 Galaţi) CptCdr (r). Căpitan de cursă lungă. Absolvent al Şcolii Ofiţeri Marină promoţia 1948, al Academiei Militare, Facultatea de Marină (1953) şi al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân" secţia comercială (1971–1974). Ambarcat pe navele MM ca ofiţer, apoi lector la Institutul de Marină (1949–1958). Comandant pe diferite nave din Flota Comercială şi inspector-şef al Inspectoratului Marinei Civile (1958–1996). A publicat numeroase lucrări de specialitate în diferite domenii ale marinei: geografie maritimă, hidrometeorologie, regulamente de navigaţie

pe mare şi Dunăre, rutiera Dunării, precum şi lucrarea de referinţă intitulată **Porturile Dunărene, maritime şi de pe Căile Navigabile Interioare în Sectorul Românesc** (2004, în colaborare cu Eugen Huhurescu şi Ion Ţigaret). Pensionat în 1996. Colaborator al Institutului de cercetări al MTTc.

IUTĂ (Corchorus capsularis şi Corchorus olitorius) Plantă textilă cultivată în India. Se utilizează uneori la confecţionarea de parâme, fiind însă mai puţin rezistentă decât cânepa. Este folosită ca inimă vegetală pentru sârme, pentru pânză de saci, ambalaje, ţol de fardaj.

IUTLANDA, pen. ~ Peninsulă în partea de N a Europei Centrale, cuprinsă între M. Nordului la V şi M. Baltică la E, iar la N este separată de Pen. Scandinavă prin Str. Skagerrak şi Kattegat. Supr. 40 mii km². Cea mai mare parte aparţine Danemarcei, iar partea sudică – Germaniei. Relief de câmpie; climă temperată cu precipitaţii abundente. Porturi importante: Copenhaga, Kalundborg, Fredericia, Alborg, Aarhus (Danemarca). În partea de S a pen. a fost tăiat canalul Kiel (Germania) care leagă M. Baltică de M. Nordului. *ist.* În primul RM, în V Pen. I. a avut loc o bătălie navală (31 mai–1 iun. 1916) între flota britanică (28 NL, 9 CrL, 8 Cr. cuirasate, 26 CrU, 79 Ds., sub comanda Am. J.R. Jellicoe) şi flota germană (22 NL, 5 CrL, 11 CrU, 61 Ds, sub comanda Am. R. Scheer). Flota britanică depăşea de două ori pe cea germană ca număr de nave şi piese de artilerie. În această bătălie, părţile nu şi-au atins scopurile propuse. Grand Fleet n-a reuşit să distrugă flota germană, iar flota germană n-a reuşit să submineze puterea navală a Angliei, care şi-a păstrat supremaţia pe mare. În bătălie, britanicii au pierdut 3 CrL, 3 Cr cuirasate, 8 Ds. şi cca 6000 oameni; flota germană a avut ca pierderi 1NL, 1CrL, 4CrU şi cca 2500 oameni.

IVANCU, Petre (n. 1935 Târgu-Jiu, Gorj) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Militare Superioare de Marină promoţia 1957 şi al Academiei Militare secţia marină (1969). Ambarcat cu diferite funcţii la bordul navelor MM. Ofiţer în biroul de operaţii al Diviziei maritime (1971–1976). Lector la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân" (1976–1977); şef de stat major al brigăzii Fluvial-Maritime (1987–1990) şi comandant al Brigăzii Fluviale (1990–1993). Locţiitor al şefului Statului Major al MM. (1993–1995). Pensionat în 1995.

IWODZIMA (IWOJIMA) Insulă din grupul Ins. Volcano (Kazan Retto) situate în NV Oc. Pacific (Micronezia). Lung. 8,5 km, lăţimea 4,6 km. Relief muntos. Teritoriu japonez. În al doilea RM, comandamentul american a hotărât să ocupe insula pentru a o folosi ca bază a aviaţiei de vânătoare ce urma să însoţească bombardierele B-29 în atacurile asupra or. Tokio. Japonezii au întărit la începutul anului 1945 apărarea ins. cu 23 mii oameni, 40 avioane pe 2 aerodromuri şi Sm. Pentru a cuceri insula, americanii au executat o operaţie de debarcare la care au participat 700 de nave, 1524 avioane şi peste 110 mii militari. Planul operaţiei prevedea cucerirea ins. în 5 zile, dar a durat de la 19 feb. la 26 mart. 1945. Americanii au pierdut peste 29 mii de oameni, 108 avioane şi 2 nave în afară de altele avariate. Japonezii au pierdut 22 mii de oameni morţi şi 1000 prizonieri şi 3 Sm. În 1968, americanii au înapoiat insula Japoniei.

IZALOBARĂ Curbă care uneşte punctele cu aceeaşi variaţie a presiunii atmosferice.

IZANOMALĂ Curbă care uneşte punctele cu aceeaşi anomalie (abatere) în raport cu valoarea medie a temperaturii, a presiunii etc.

IZBUC Izvor carstic intermitent. *v.* Izvor.

IZMAIL Port fluvio-maritim pe malul stâng al braţului Chilia la km 93 de la vărsarea în M. Neagră, în imediata vecinătate a oraşului cu acelaşi nume pe terit. Ucrainei. Portul s-a dezvoltat mult după al doilea RM prin construcţia de bazine portuare, dane operative maritime şi fluviale cu instalaţii pentru manevrarea şi depozitarea mărfurilor şi dane de pasageri. Şantier de reparaţii navale. *ist.* Data întemeierii localităţii nu se cunoaşte. Teritoriul a fost locuit de sciţi, bastarni, daci şi ocupat de romani. În Evul Mediu, aici s-au instalat veneţienii şi genovezii. În sec. XVI a fost ocupat de turci, care i-au dat numele de Izmail. În sec. XVIII–XIX, oraşul a devenit câmp de luptă în războaiele ruso-turce (1768–1774, 1787–1791, 1877–1878). A revenit Moldovei prin pacea de la Paris. (1850), iar prin tratatul de la Berlin (1878), Rusiei. A aparţinut României după primul RM şi a fost reocupat de URSS în 1944. Azi aparţine Ucrainei.

IZMIR Port al Turciei la M. Egee. Acvatoriul portului, apărat de diguri spargeval, este împărţit în două bazine cu o supr. totală de 2 km². Lung. frontului de cheuri 5,1 km, cu adâncimea de 6–12 m. Portul I. ocupă primul loc în Turcia la export şi locul al doilea la import. Dispune de terminale de containere şi nave Ro-Ro. După al doilea RM s-a construit o BMM având o poziţie cheie pe liniile de comunicaţii din M. Egee spre zona strâmtorilor. BMM deserveşte forţele navale turceşti şi pe ale NATO. Aeroport internaţional. Numele grecesc: Smirna.

IZMIT (Kocaeli) Oraş în V Turciei, port la M. Marmara. Cca 90 mii loc. Centru comercial, piaţă pentru tutun, ciment, hârtie, prod. chimice şi alimentare. BMM a flotei turce.

IZOAZIMUTALĂ Curbă care uneşte toate punctele cu acelaşi azimut ale unui astru sau ale unei staţii radiogoniometrice. Este segmentul sferic capabil de unghiul dat. I. aştrilor ar putea servi pentru a face punctul navei pe mare, dacă azimutul ar putea fi măsurat cu o precizie suficientă. I. staţiilor radio se folosesc în navigaţia radiogoniometrică.

IZOBARĂ Curbă care uneşte punctele cu aceeaşi presiune atmosferică.

IZOBATĂ Curbă care uneşte punctele cu aceeaşi adâncime a mării.

IZOCARENE, plutiri ~ Plutiri cu acelaşi volum al carenei.

IZOCLINĂ Curbă care uneşte punctele de pe suprafaţa Pământului cu aceeaşi înclinaţie magnetică. I. zero poartă denumirea de aclină sau de ecuator magnetic.

IZOCOTIDALĂ Curbă care uneşte punctele cu aceeaşi înălţime a mareei.

IZODINAMĂ Curbă care unește punctele cu aceeași intensitate a câmpului magnetic terestru. Distingem: **I. intensității totale, I. intensității verticale** și **I. intensității orizontale.**

IZOFONĂ Curbă care unește punctele cu aceeași viteză de propagare a sunetului în apa de mare. ◇ „Arie I." Zonă în care sunetul are aceeași viteză în apa de mare.

IZOGONĂ Curbă care unește punctele de pe suprafața Pământului cu aceeași declinație magnetică. I. zero poartă denumirea de agonă.

IZOHALINĂ Curbă care unește punctele cu aceeași salinitate a apei de mare.

IZONEFĂ *MN* Curbă care unește punctele cu aceeași nebulozitate.

IZOPICNĂ Curbă care unește punctele cu aceeași greutate specifică a apei de mare.

IZOPORĂ Curbă care unește punctele cu aceeași variație a unui element fizic (de ex., cele ale declinației magnetice).

IZOTAHĂ Curbă care unește punctele cu aceeași viteză a curentului unei ape.

IZOTERMĂ Curbă care unește punctele cu aceeași temperatură a apei de mare sau a atmosferei, la suprafața globului.

IZOTERMOBATĂ Curbă care unește punctele cu aceeași temperatură a apei de mare în adâncime.

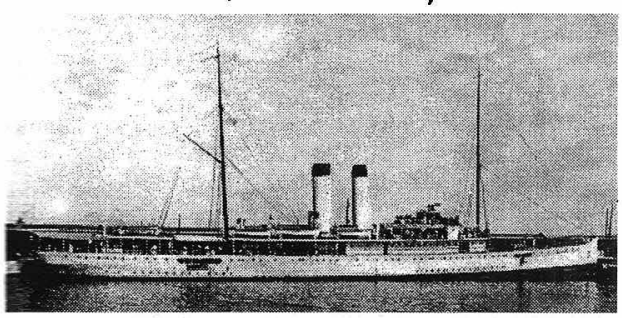
IZOVELĂ Linia de pe harta sinoptică, care unește punctele cu aceeași viteză a vântului într-o anumită perioadă de timp.

IZVOR Loc de apariție a apei la suprafața terenului, dintr-un strat acvifer sau din surplusul de apă al unui teren mlăștinos, turbos sau prin deversarea unui lac. Constituie de cele mai multe ori sursa unui curs de apă. După durata curgerii se deosebesc: izv. permanente, periodice și intermitente (izbuc).

IZVORANU, Alexandru (1896–1916 n. Galați). Absolvent al Școlii de Marină promoția 1916. Repartizat cu gradul de sublocotenent la Divizia de Dunăre pe torp. „Sborul" (cdt. secund). Ulterior a fost numit comandant al artileriei de debarcare din Ins. Cinghinele (IV tunuri de 47 mm, IV tunuri vechi de 78 mm și mitraliere) cu misiunea de a împiedica înaintarea în aval a flotei inamice. În noaptea de 25 sept. 1916 cade eroic în confruntarea cu un grup de soldați inamici cu mult superior ca număr debarcat pe mal de pe 3 monitoare austro-ungare.

Î

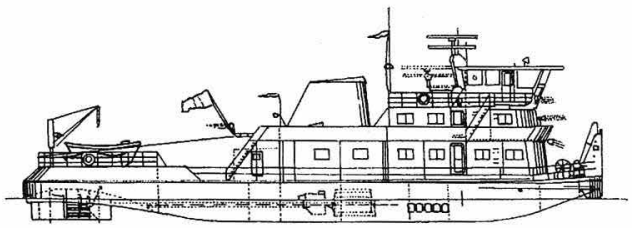
ÎMBARCA A încărca pe navă, a (se) urca la bordul navei, a primi la bord echipajul sau pasagerii. *v.* ambarca.
ÎMBARCARE *sin.* ambarcare.
ÎMBARCAȚIUNE *v.* ambarcațiune
ÎMPĂNA A mări diametrul unei parâme, adăugând o umplutură din șuvițe de parâmă reținute de o împletitură.
„ÎMPĂRATUL TRAIAN" *ist.* Pasager maritim construit în Franța pentru SMR la „Ateliers et Chantiers de la Loire" din St. Nazaire. Navă soră „Dacia". A sosit în țară la 16 sept. 1906 și în același an inaugurează împreună cu pasagerele „România" și „Dacia", o nouă linie maritimă: Constanța – Pireu – Constantinopol – Alexandria. Caracteristici: depl. 4515 t; capacit. de încărcare 560 t; dim. 108,6 × 12,75 × 5,8 m; două mașini cu aburi cu triplă expansiune de 7200 CP; vit. 15 Nd; echipaj 75 oameni; pasageri 172. În primul RM, după 27 sept. 1916, este pus la dispoziția guvernului rus în urma unei convenții. La Sevastopol este armat și transformat în crucișător auxiliar (IV tunuri de 100 mm navale, 2 tunuri AA de 75 mm, o mitralieră mobilă, 2 proiectoare și instalație de ridicare și coborâre la apă a hidroavioanelor). Participă la operațiunile din M. Neagră alături de flota rusă. În 1917, după revoluția din Rusia, a purtat pentru scurt timp numele de „Revoluția socialistă". În 1919 revine în țară și reia cursele pe linia Constanța - Constantinopol. La 6 feb. 1927, în condiții de ceață și mare rea și ca urmare a nefuncționării sirenei de ceață de la C. Tuzla, s-a pus pe uscat la 5 km S de C. Tuzla, în dreptul satului Tatlageac. Este scos de pe uscat de navele „Regina Maria", „Durostor" și nava de salvare „King Lear" sosită de la Istanbul. Comisia de expertiză a ajuns la concluzia că reparația navei nu este posibilă. Nava a fost vândută, dusă la Genova și dezmembrată.



Pasagerul SMR „Împăratul Traian"

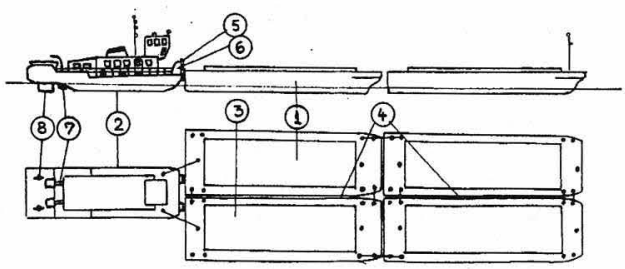
ÎMPERECHEA (*despre ancoră*) A dubla o ancoră fundarisită, ancorând-o la rândul său cu un ancorot care se leagă de diamant cu o parâmă de împerechere. Ancorele cu brațe articulate nu se pot împerechea.

ÎMPINGĂTOR 1. Navă fluvială sau fluvio-maritimă, autopropulsată, special construită și prevăzută cu tampoane în prova pentru împingerea unor nave fără propulsie (barje, șlepuri ș.a.). Împingerea unei barje sau a unei dane de barje, făcând corp comun cu remorcherul împingător, are avantajul, față de trasul acestora cu ajutorul parâmei de remorcaj, că se înlătură efectul de frânare provocat de jetul de apă aruncat de elicea remorcherului asupra formației remorcate și, totodată, micșorează efectul derivei, făcând astfel să crească viteza convoiului. Puterea motorului unui Î. poate ajunge la cca 4800 CP **2.** *înv.* Dispozitiv care constă dintr-un cilindru de lemn, cu coada lungă (nadă) folosit în trecut pentru a împinge obuzele în țeava tunului. Pe vremea navelor cu vele încărcarea tunurilor se făcea pe la gura țevii.



Împingător

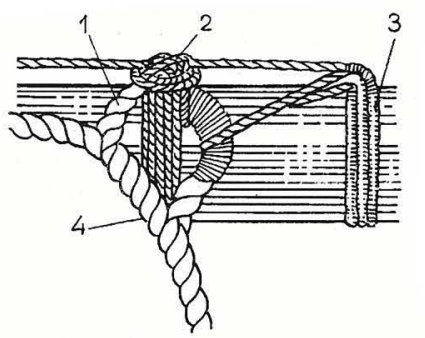
ÎMPINGERE Sistem de „remorcaj înainte" folosit pe fluviu și în porturi prin care remorcherul împingător împinge în prova unul sau mai multe corpuri plutitoare (barje, șlepuri ș.a.) adesea fără echipaj, legate între ele, formând cu Î. un corp comun.



Împingerea unui convoi:
1 – barjă; *2* – împingător; *3* – formație dană dublă; *4* – formație în filă; *5* – tampoanele împingătorului; *6* – grindă de împingere; *7* – cârmă de manevre laterale; *8* – cârmă de direcție.

ÎMPLETITURĂ Lucrare de matelotaj constând din împletirea mai multor parâme, ca înfășurarea unui inel sau a unei cozi de cange, facerea unui balon de acostare etc.

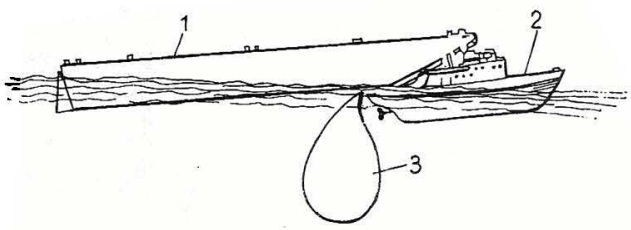
ÎMPROSPĂTA A fila sau a vira puţin remorca astfel încât să nu se uzeze prin frecare în urechi, la ascuţişuri etc.
ÎMPRUMUT MARITIM *MC* Împrumut efectuat de comandant în caz de urgenţă şi absolută nevoie, dând ca garanţie nava şi încărcătura totală sau parţială. Dacă nava ajunge cu bine la destinaţie, creditorul are dreptul să primească în afară de suma împrumutată şi „folosul maritim" care este mai mare decât dobânda obişnuită. La astfel de împrumuturi se recurge extrem de rar.
ÎMPUNSĂTURĂ ÎNAPOI Împunsătură executată în sens invers la terminarea coaserii unei vele pentru a o întări; *v. fig.* cusătură.
ÎMPUNTĂTURĂ 1. Legătură executată la colţurile de învergare ale velelor pătrate cu baierele de învergare. **2.** Legătură executată cu baierele de terţarolă la filiera de Î. pentru a lua terţarola. Î. se asigură cu o contraîmpuntătură. ◇ „A lua o Î." A executa o Î.



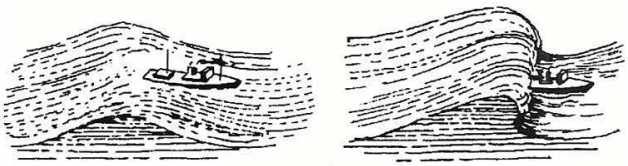
Împuntătură:
1 – ochi de învergare; *2* – baieră; *3* – capăt de vergă; *4* – grandee.

ÎMPUŞCÁ AŞTRI *arg.* A lua înălţimi la aştri cu ajutorul sextantului.
ÎNAINTARE 1. Distanţa parcursă de o navă în direcţia drumului iniţial, după ce s-a pus cârma pentru întoarcere; *v.* şi curbă de giraţie. **2.** Distanţa măsurată pe generatoarea elicei, cu care nava înaintează la o rotaţie a acesteia (este mai mică decât pasul elicei).
ÎNAINTE 1. Comandă dată armamentului de barcă pentru a rama în sensul normal de înaintare. ◇ „Babord/tribord Î!" Comandă pentru a se rama numai cu ramele din babord/tribord. „Î. peste tot!" Comandă pentru a rama în sensul normal de deplasare, dată, de regulă, atunci când numai unul din borduri ramează înainte. **2.** (*referitor la farul prova*) „Babord/tribord Î. braţaţi!" Comandă cu semnificaţia că braţele de la babord/tribord ale farului prova trebuie virate. **3.** Comandă cu semnificaţia că maşinile trebuie să meargă în sensul normal de marş.
ÎNAINTEA TRAVERSULUI Direcţia spre prova în raport cu traversul navei, care formează cu axul acesteia un unghi mai mare de 45°, contând din prova spre babord şi tribord. Se foloseşte de obicei pentru direcţii până la patru carturi de la travers; *v.* relevment prova; *v. fig.* cart.
ÎNAPOI 1. Comandă pentru a rama în sens invers celui normal de marş. ◇ „Babord/tribord Î." Comandă pentru a se rama numai cu ramele din babord/tribord. „Î. peste tot!" Comandă pentru ca toate ramele să rameze Î. **2.** (*referitor la farul pupa*) „Babord/tribord Î. braţaţi!" Comandă pentru a vira braţele babord/tribord ale farului pupa; *v.* braţa. **3.** Comandă cu semnificaţia că maşinile trebuie să meargă în sens invers celui normal, adică cu pupa înainte.
ÎNAPOIÁ (*despre vânt*) A gira în sens invers acelor unui ceasornic (*a nu se confunda cu a refuza*).
ÎNAPOIA TRAVERSULUI Direcţia spre pupa în raport cu traversul navei, care formează cu axul acesteia un unghi mai mare de 45°, contând de la pupa spre babord şi tribord. Se foloseşte de obicei pentru direcţii până la patru carturi de la travers; *v.* şi relevment prova.
ÎNĂBUŞI (*despre velă*) **1.** A împiedica vela să bată în timp ce se iau terţarolele. **2.** (*despre incendiu*) A stinge un incendiu cu vapori, cu gaze inerte etc.
ÎNĂLŢĂTURĂ 1. Porţiune a coloanei unui arbore cuprinsă între punte şi gât. **2.** Porţiune a unui arbore gabier, cuprinsă între gabie şi gât. **3.** Porţiune a unui arboret, cuprinsă între crucetă şi nuca zburătorului (**Î. zburătorului**). **4.** Porţiune a unui arboret, cuprinsă între nuca zburătorului şi nuca rândunicii (**Î. rândunicii**).
ÎNĂLŢIME 1. Arcul de cerc vertical, cuprins între orizont şi un astru; *v.* şi coordonate orizontale. Distingem **Î. adevărată**, luată cu sextantul, şi **Î. calculată** pe baza punctului estimat sau a unui punct auxiliar. Uneori Î. C. poartă şi denumirea de Î. estimată, expresia fiind improprie, deoarece, pe de o parte, înălţimea nu este estimată, iar pe de altă parte, nu are întotdeauna la bază punctul estimat. ◇ „A lua o Î." A măsura cu sextantul înălţimea unui astru. **2.** (*despre val*) Distanţa măsurată pe verticală între creasta unui val şi fundul acestuia. **Î. semnificativă** Î. medie a 1/3 din cele mai înalte valuri observate la un moment dat. Dacă Î.S. se notează cu 1,00, Î. medie a valurilor va fi de 1,28, iar înălţimea maximă, de 1,87.
ÎNĂLŢIME DE CONSTRUCŢIE Distanţa măsurată pe verticală între muchia superioară a chilei şi îmbinarea centurii cu puntea.
ÎNĂLŢIME DE DESCOPERIRE/USCARE Înălţimea unui banc sau a unei stânci deasupra nivelului mareei joase.
ÎNĂLŢIME DE NAVIGAŢIE Distanţa măsurată de la suprafaţa apei până la partea cea mai de jos a punţii podului pe sub care trec navele.
ÎNĂLŢIME VIZIBILĂ Înălţimea centrului unui astru măsurată cu sextantul faţă de orizontul vizibil, căreia i se aplică corecţia pentru anularea erorii indexului şi din care se scade înclinarea orizontului.
ÎNĂLŢIMEA ASTRULUI Una din coordonatele sferice ale unui astru în sistemul de coordonate orizontale, definită prin arcul de cerc vertical măsurat de la orizontul astronomic până la poziţia astrului pe sfera cerească.
ÎNĂLŢIMEA MAREEI Distanţa măsurată pe verticală între nivelul zero al hărţii marine şi suprafaţa apei.
ÎNĂUNTRU 1. În interiorul curbei de giraţie sau spre cheu, ca în expr. „A pune cârma Î." **2.** La bord, ca în expr. „Î. remorca!" *fl.* Formulă prin care se raportează că remorca a fost virată la bord.
ÎN BERNĂ Despre pavilionul navei; *v.* bernă.

ÎNCĂLECARE 1. Urcarea unei nave remorcate grele peste pupa remorcherului. Î. se produce atunci când remorcherul reduce brusc viteza, iar remorcatul are suficient gang pentru a parcurge distanţa până la remorcher. Această coliziune duce, de regulă, la scufundarea remorcherului. **2.** Ridicarea cu prova pe valuri, la mersul cu marea din prova, dacă nava depăşeşte o anumită viteză critică. Î. este posibilă numai în cazul navelor de război rapide, cu forme stelate. Această manevră ar putea fi periculoasă pentru cargouri. **3.** Ambarcare de valuri la pupa când se navigă cu marea din pupa.



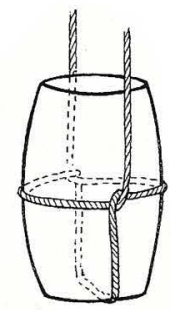
Încălecare (remorcă):
1 – şalandă remorcată; *2* – remorcher; *3* – remorcă.



Încălecare (val)

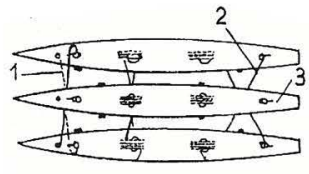
ÎNCĂLŢATĂ (*despre ancoră*) Ancoră imobilizată într-un fund de mâl. O ancoră Î. se poate rupe la virare dacă nu se iau măsuri de a schimba din când în când ancorajul.
ÎNCĂLZI CLOPOTUL 1. *arg.* A bate cu câteva minute mai înainte de ora exactă cele patru bătăi duble de clopot care marchează sfârşitul cartului. **2.** *înv., arg.* A suna cu câteva minute mai înainte ieşirea din clasă. **3.** *arg.* A grăbi; *v. şi* a mânca nisip.
ÎNCĂRCARE *MC* Aducerea la bord a mărfii ce urmează a fi transportată. **Î. într-o singură trecere.** Î. completă cu marfă a primei magazii, apoi a celei de-a doua etc. (*procedeu normal*). **Î. în două treceri** Î. parţială (pe jumătate) cu marfă a primei magazii, apoi a celei de a doua etc., după care caricul se completează la a doua trecere.
ÎNCĂRCĂMÂNT *sin.* caric, încărcătură.
ÎNCĂRCĂTURĂ *MC* Orice obiect sau marfă transportate cu o navă; *sin., MC* caric, încărcământ. **Î. de iarnă pe punte** Marfă care se încarcă pe punte iarna, fiind condiţionată sub raportul cantităţii, calităţii etc. Uneori această operaţiune poate fi interzisă. **Î. deplasabilă** Î. uscată, aşezată în vrac, cu unghiul de taluz natural mai mare sau egal cu 35°, precum şi orice Î. în vrac al cărei unghi de taluz natural (în condiţiile transportului maritim) nu este cunoscut. **Î. deplasabilă** prezintă un mare pericol, deoarece poate duce la canarisirea şi chiar la răsturnarea navei. **Î. lichidă** Î. de lichid în vrac (nu în butoaie, bidoane etc.) **Î. omogenă** Î. cu densitate volumetrică omogenă **Î. pe punte** *sin.* havalea.

ÎNCĂRCĂTURĂ DE LINIE (încărcătură ocazională) Marfă destinată completării spaţiului disponibil al unei nave, luată la bord în special de navele de linie când nu au angajamente de transport mai avantajoase pentru întreaga capacitate de încărcare.
ÎNCĂRCĂTURĂ PERICULOASĂ *MC* Mărfuri care prin natura lor pot produce avarii celorlalte mărfuri de la bord, navei înseşi sau pot vătăma sănătatea oamenilor. Încărcarea, stivuirea, transportul şi descărcarea acestor mărfuri se execută după reguli speciale, în funcţie de gradul lor de periculozitate.
ÎNCERCA VÂNTUL A guverna astfel încât nava să vină în vânt până în momentul în care velele încep să bată uşor. Dacă nava nu abate sub vânt imediat după această manevră, se pot masca velele.
ÎNCET Aliură de marş a maşinii, corespunzătoare unei viteze care variază în funcţie de tipul navei. Astfel „încet" la o navă rapidă poate egala „jumătate" din viteza unui cargou. ◇ „Î. înainte/înapoi!" Comandă pentru a merge cu numărul de rotaţii corespunzător gradaţiei „încet" de pe cadranul telegrafului maşinii.
ÎNCHEIA (*despre lanţul ancorei*) A prinde cheile de lanţ cu ajutorul unor chei de împreunare.
ÎNCHIDE 1. A apropia de cheu prova sau pupa navei, virând parâmele. **2.** A apropia o vergă de perpendiculara pe axul navei. **3.** A manevra o stopă pentru a opri scurgerea lanţului, coborând bara stopei lanţului de ancoră. **4.** (*despre un aliniament*) A vedea cele două repere în aliniament. **5.** *fl.* A apropia şlepurile la o trecere îngustă.
ÎNCINGE 1. A aşeza sapana pe un butoi ori pe un balot pentru încărcare sau descărcare; în lipsa sapanei, butoiul poate fi încins cu un capăt de parâmă. **2.** A trece lanţurile de ancoră şi sârmele de la două nave pe sub o navă cu gaură de apă, pentru a o susţine, mărindu-i astfel flotabilitatea. Această manevră se aplică numai în cazul navelor mici, pe baza unui plan de încingere. **3.** Trecerea pe sub chila navei a unui lanţ de măsurare pentru a-i măsura conturul exterior în vederea calculării tonajului. **4.** A amara o barcă la grui, strângând chingile. **5.** A înconjura o barcă cu o parâmă pentru a o trage pe uscat.



Încingerea unui butoi

ÎNCINGERE *MC* **1.** Acţiunea de a încinge. **2.** Încălzirea mărfurilor din hambarele navei, care poate duce la aprinderea lor spontană. Mărfurile mai sensibile la Î. sunt cărbunii, cerealele, turtele oleaginoase, iuta, lâna, fânul.



.Încingerea unei nave:
1 – lanţuri de ancoră; *2* – sârmă; *3* – navă încinsă

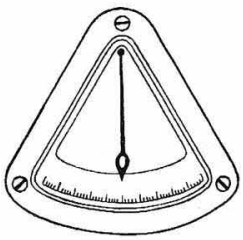
ÎNCÂRLIGAT (*despre rodanţe*) Trecute una prin alta; *v. fig.* rodanţe.

ÎNCLINARE *mil.* Unghiul format de dreapta observator-țintă și drumul țintei, reprezentând un element important în tragerile de artilerie și în lansările de torpile.

ÎNCLINARE LONGITUDINALĂ Înclinarea navei în plan longitudinal în jurul unei axe transversale ce trece prin centrul de greutate la linia de plutire.

ÎNCLINAȚIE MAGNETICĂ Unghiul format de planul orizontului adevărat și axa unui ac magnetic suspendat (care se înclină pe direcția liniilor de forță magnetică); *v.* izoclină și aclină.

ÎNCLINOMETRU Instrument compas dintr-un cadran gradat și o limbă grea cu un indice care arată unghiul de înclinare transversală sau ruliul unei nave în grade. Unele Î. au și un dispozitiv similar care indică tangajul.



Înclinometru

ÎNCOLĂCI (*despre lanțul ancorei*). A se înfășura pe ancoră, a se încurca.

ÎNCORONA UN CABLU *înv.* A executa la capătul unui cablu de ancoră o lucrare de matelotaj la care se poate lega o parâmă mai subțire pentru a trage cablul prin nară.

ÎNCRUCIȘA 1. *mil.* A urma diferite drumuri, în general în vederea sau în apropierea unui punct al coastei sau într-o anumită zonă. A patrula (pe mare). Înainte de apariția minelor, blocada imediată a coastelor se executa încrucișând în apropierea acestora. **2.** A așeza o vergă orizontal la postul său pe catarg. ◇ „Încrucișați zburătorii și rândunicile!" Comandă prevestitoare pentru a pune la post vergile zburătorilor și rândunicilor. „Încrucișați!" Comandă pentru a Î. „A Î. vergile cu cineva" *arg.* A discuta în contradictoriu. **3.** A așeza tangonul perpendicular pe bordajul navei. **4.** (*despre drumuri*) A tăia drumul unei alte nave prin prova, fără a fi în situația de navă care ajunge din urmă sau în cea de întâlnire prova în prova.

ÎNCRUCIȘARE 1. Acțiunea de a încrucișa în accepțiunile (1–3). **2.** *fl.* Trecerea în sens invers a două nave sau a două convoaie remorcate; *v.* și auștec.

ÎNCRUCIȘĂTOR *înv.* crucișător.

ÎNCUIA *ist.* Pe vremea marinei cu vele, operațiunea de a bate un cui de oțel în culata unui tun pentru a-l face inutilizabil. Încuierea tunurilor se practica mai ales la bateriile de coastă, împotriva cărora se executau mici expediții cu bărcile navei.

ÎNDOCARE Termen impropriu și rar folosit pentru **andocare**.

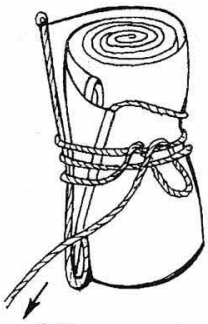
ÎNDREPTA CÂRMA A aduce echea cârmei la zero, adică în axul navei.

ÎNECA A inunda o magazie cu muniție sau cu marfă, deschizând valvulele de fund; *sin.* a inunda.

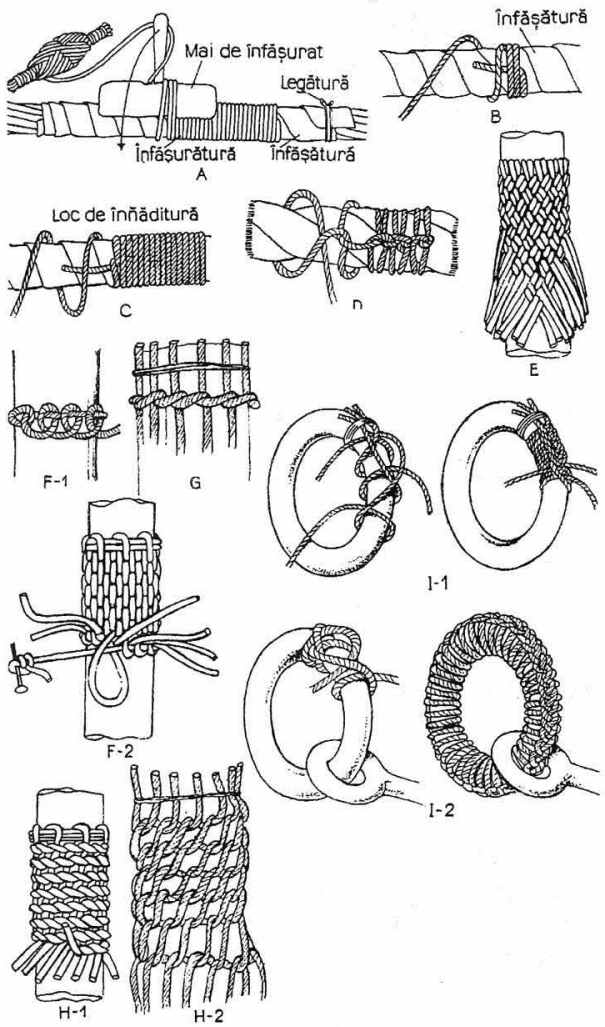
ÎNFĂȘA A acoperi o parâmă sau o matiseală cu o fâșie de pânză de vele, bandajată helicoidal în același sens cu răsucirea parâmei. Înfășarea este precedată, de regulă, de umplerea cu merlin.

ÎNFĂȘĂTURĂ Fâșia din pânză de vele cu care se înfașă o parâmă.

ÎNFĂȘURĂ 1. A așeza o velă pătrată pe vergă sau o velă aurică pe ghiu, în cute, și a o lega cu sacheții de înfășurare, eventual, cu baerele de înfășurare. „Înfășurați!" Comandă pentru a executa înfășurarea. **2.** A acoperi o parâmă sau o matiseală, în funcție de natura și grosimea acesteia, cu volte alăturate de merlin, lusin, ață de vele, sârmă. Manevrele fixe se înfășoară după ce au fost umplute și înfășate. Matiselile se înfășoară fără umplutură și – în cele mai multe cazuri – fără înfășare. Înfășurarea se face în sens invers cu răsucirea parâmei. **3.** A acoperi un inel, un mâner de cange etc. cu o împletitură de parâmă. **4.** A strânge un pavilion în cute și a le încinge cu școta saulei acestuia, ultima voltă terminându-se cu un ochi trecut pe sub voltele anterioare, astfel încât pavilionul să se desfacă atunci când se trage de saulă. Se înfășoară, de regulă, pavilionul unei națiuni străine care trebuie să se desfășoare când se salută



Înfășurarea unui pavilion



Înfășurări:

A – înfășurarea unei parâme; *B* – începutul înfășurării; *C* – înnădirea înfășurării; *D* – înfășurare în pieptene; *E* – înfășurare împletită sau încrucișată; *F-1* și *F-2* – înfășurare cu jumătăți de ochi; *G* – înfășurare cu nuci continue; *H-1* și *H-2* – înfășurare cu coroane continue; *I-1* și *I-2* – înfășurare de inel.

uscatul cu tunul sau când se răspunde la salutul cu tunul executat de o navă de război străină. Desfăşurarea pavilionului înainte sau după executarea primei lovituri este considerată ca un semn de „impolitețe navală" şi reclamă trimiterea unui ofiţer pentru a cere scuze. **5.** *ist.* Pe vremea cablurilor de ancoră din cânepă, pe fund pietros, acestea se înfăşurau cu un lanţ, asigurat din loc în loc cu legături. **6.** A face tenda sul pe tendarul central atunci când se strâng tenzile.

ÎNFĂŞURARE Operaţiunea de a înfăşura (în sensurile 1–4 şi 6). Distingem: **Î. simplă**, folosită la manevrele fixe, **Î. în pieptene**, folosită la ochiuri, **Î. împletită**, folosită la mânerele de cângi, pontili etc., **Î. cu jumătăţi de ochiuri**, folosită la baloane (apărători), **Î. cu nuci continue**, folosită la cozi de cângi şi pontili, care consumă mai puţin material decât Î. împletită, **Î. de inel**, **Î. de inel de ancoră**, **Î. spaniolă**; *v. fig.* înfăşurare.

ÎNFĂŞURĂTOR Sculă pentru înfăşurat.

ÎNFĂŞURĂTURĂ Merlinul, lusinul, aţa de vele, sârma sau lanţul cu care se înfăşoară o parâmă, o vergă etc.

ÎNGHEŢ Fenomen de trecere a apei din starea lichidă, sau din vapori, în stare solidă când temperatura mediului înconjurător persistă un anumit timp sub 0° C. Î. se caracterizează prin cantitatea de gheaţă, grosimea acesteia, compacticitate, viteza de deplasare a sloiurilor şi blocurilor de gheaţă ş.a. Existenţa straturilor de gheaţă sau a gheţii plutitoare pe mări şi în apele interioare influenţează asupra condiţiilor şi siguranţei navigaţiei, desfăşurării acţiunilor de luptă ale forţelor navale şi necesită organizarea cercetării zonelor cuprinse de gheaţă.

ÎNGHIŢI ANCORA *arg.* A ieşi la pensie.

ÎNGRIJITOR *MC* Persoană care se ocupă de îngrijirea animalelor vii la bord. Nu face parte din echipajul navei.

ÎNGROPA CAPĂTUL A introduce o şuviţă sau o viţă a matiselii în interiorul parâmei (la terminarea matiselii).

ÎN DERIVĂ Despre o navă sau ambarcaţiune care „pluteşte în voia valurilor", în imposibilitate de manevră sau care, fiind smulsă din ancoră ori din legăturile la geamanduri sau la un mol, este în imposibilitate de a manevra şi guverna. O asemenea navă poate fi salvată de la eşuare numai prin ancorare sau remorcare.

ÎNMATRICULAREA NAVEI *MC* Înscrierea navei în registrul matricol al navelor. Este o condiţie impusă de lege în vederea obţinerii naţionalităţii şi a privilegiilor pe care i le acordă pavilionul naţional. Se poate face în orice port ales de armator şi care constituie portul de înregistrare sau de ataş al navei. Poate fi un port din ţara al cărei pavilion îl poartă nava sau portul unei alte ţări.

ÎNNĂMOLI Fenomen ce se produce pe un canal, pasă de navigaţie sau loc de ancoraj unde adâncimile scad din cauza depunerii aluviunilor. Pentru a asigura adâncimile necesare navigaţiei în aceste locuri se execută periodic dragajul. *sin.* Împotmoli.

ÎNNEBUNI 1. (*despre compas*) A da indicaţii variabile şi eronate. Compasul „înnebuneşte" atunci când nava este lovită de trăsnet sau când se produc în apropiere fenomene electromagnetice puternice. **2.** (*despre navă*) A fi greu de stăpânit cu cârma. Nava „înnebuneşte" atunci când un timonier neîndemânatic guvernează brutal, cu unghiuri de cârmă mari şi bruşte.

ÎNNORARE ANTICICLONICĂ Fenomen de întunecare a cerului, care însoţeşte anticiclonul.

ÎNREGISTRATOR AUTOMAT PENTRU ÎNCĂRCĂTURĂ Aparat de control al stării de încărcare a navei pe magazii, pentru mărfuri în vrac, inclusiv produse petroliere. Înregistrează pe un tablou de control variaţia greutăţii încărcării fiecarei magazii sau tanc, a încărcăturii totale, pescajului, asietei, precum şi gradul de curbură al cocii, pe măsura efectuării încărcării sau descărcării navei. Atingerea valorilor limită admisibile declanşează automat semnale de alarmă.

ÎNREGISTRATOR DE DRUM Aparat folosit pentru înregistrarea pe o diagramă a drumurilor urmate de o navă. Este un repetitor al girocompasului, de o construcţie specială, cu un dispozitiv de rulare a diagramei şi de înregistrare a drumurilor. Se instalează în comanda de navigaţie a navei. *Sin., înv.* Înregistrator de cap; *v.* şi trasor de drum.

ÎNSĂCUIT (*despre marfă*) În saci.

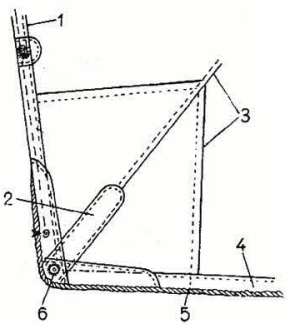
ÎNSĂILARE Prindere temporară cu aţă de vele fină, înainte de a coase grandeea; împunsăturile se fac la intervale de circa 40 mm între ele, fiind ulterior acoperite de grandee.

ÎNSCRIERE ÎN JURNALUL DE BORD Consemnare în jurnalul de bord a evenimentelor şi faptelor petrecute la bordul navei; *v.* Jurnal de bord.

ÎNSURA 1. A uni două parâme ţinându-le în mână, fără a le lega, cum este, de ex., cazul curenţilor palancurilor de barcă în momentul ridicării acesteia la grui. **2.** A trece unele printre altele şuviţele de la capetele a două parâme ce urmează a fi matisite.

ÎNSURĂTOARE 1. Legătură făcută din loc în loc pe o parâmă pentru a nu-i permite să se desrăsucească (*a nu se confunda cu patronarea, care se face numai la capete*). **2.** Rezultatul însurării a două parâme.

ÎNTĂRITURĂ 1. Şipcă din lemn aşezată de-a lungul unei vergi sau unui şcondru crăpat, peste care se execută o înfăşurare cu sârmă sau lanţ. Pentru a nu permite întăriturilor să se deplaseze, se utilizează opritori din lemn. **2.** Îngroşarea tablei bordajului prova în cazul navigaţiei printre gheţuri. Navele cu asemenea Î. au o clasă specială a Societăţii de clasificare. **3.** Fâşie din pânză de vele cusută pe o velă, pe o tendă etc., în locuri de solicitare sporită; poate fi de colţ, de margine, sau având forma unui triunghi. **4.** Apărătoare din pânză de vele cusută peste o grandee de sârmă; *v. fig.* cusătură; *sin.* învelitoare.



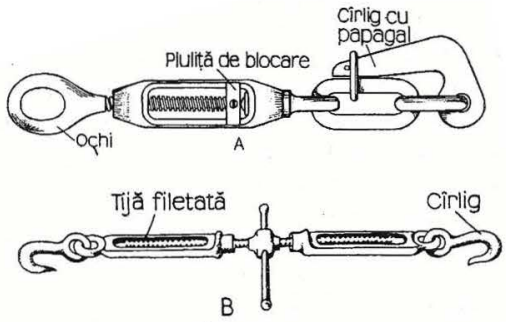
Întăritură:
1 – căptuşeala căderii; *2* – întăritură; *3* – cusătură; *4* – căptuşeala întinsurii; *5* – grandee de întinsură; *6* – rodanţă.

ÎNTINDE (*despre lanţul ancorei*) A avea o anumită direcţie, de ex., „lanţul Î. înainte/la travers" etc. **Î. o**

manevră fixă A trage cu palancurile un sart sau un strai pentru a asigura rigiditatea arboradei. Manevra este folosită la navele cu capete de berbec. În prezent, manevrele fixe sunt prevăzute cu întinzători care elimină necesitatea de a utiliza palancurile. **Î. o parâmă** A trage cu palancul o parâmă prea elastică pentru a o face să piardă excesul de elasticitate, operație necesară mai ales la grandee. **Î. palancurile** A trage de curentul unui palanc – de ex., de cel de la gruiele de barcă – până când curentul este tensionat fără a începe însă ridicarea. **Î. o velă** A trage de școte o velă desfășurată, pentru ca, prin poziția luată, să prindă vânt. **Î. remorca** A face ca parâma de remorcă să aibă curbura necesară. În acest scop remorcherul pune mașinile încet înainte, mărind apoi treptat viteza, până când remorca ia curbura normală. De regulă, prima întindere servește numai la punerea în mișcare a remorcherului, după care se micșorează viteza și se repetă întinderea. ◇ *„Î. remorca!" fl.* Formulă de raport de la pupa remorcherului la comandă, indicând că remorca este în curs de întindere. *„Întinsă remorca!" fl.* Idem, indicând că remorca este întinsă.

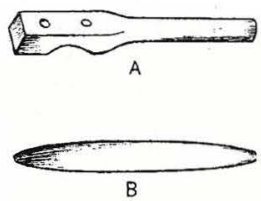
ÎNTINSURĂ 1. Fund mic format din depuneri în prelungirea malului. Pe fluvii Î. se formează la malul convex; *v. fig.* cot. **2.** (*despre vele*) *sin.* margine de întinsură; *v. fig.* velă. **3.** Distanța între colțurile de școtă ale unei vele pătrate sau între colțul de mură și cel de școtă ale unei vele latine sau aurice. **4.** (*rar*) Săgeata curburii marginii de întinsură.

ÎNTINZĂTOARE Parâmă ce trece prin capetele de berbec cu care se întind sarturile; *v. fig.* cap de berbec.



Întinzătoare:
A – întinzător de balustradă; *B* – întinzător de amarare.

ÎNTINZĂTOR 1. Dispozitiv de întindere a manevrelor fixe, compus dintr-un ax filetat jumătate dreapta și jumătate stânga, pe care sunt înșurubate două manșoane sau dintr-un manșon filetat jumătate dreapta și jumătate stânga, în care se înșurubează două axuri. Manșoanele (în primul caz) și axurile (în cel de-al doilea caz) sunt prevăzute la capătul exterior cu ochiuri, furci sau cârlige cu papagal pentru prinderea manevrelor fixe; *sin.* (*rar*) tirant. **2.** Piesă din lemn, având o formă cilindrică, cu diametrul micșorat spre extremități, care servește la executarea legăturilor. Pentru sârmă se folosește uneori un Î. cu cap plat, cu două găuri, alteori un Î. în formă de cheie ș.a.

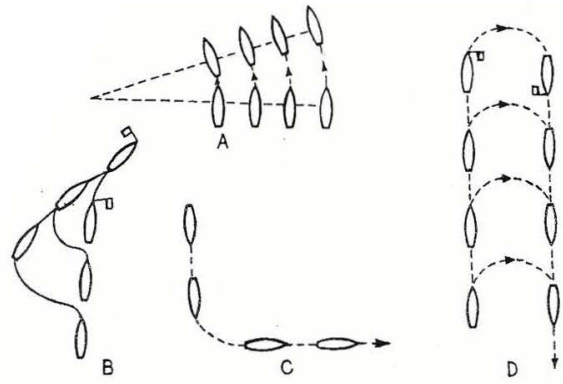


Întinzătoare pentru lucrări de matelotaj

ÎNTÂLNIRE 1. Apropierea a două nave prova în prova sau aproape prova în prova. Pentru a evita coliziunea, ambele nave vin la dreapta. **2.** *fl.* Apropierea a două nave sau a două convoaie care navigă în sens contrar; *v.* aușlec, dreapta.

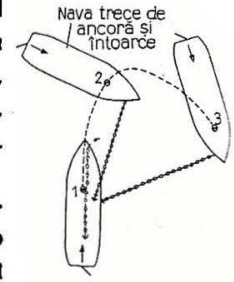
ÎNTÂRZIERE 1. Intervalul de timp cu care un cronometru sau un contor rămâne în urmă; *sin.* retardație. **2.** Intervalul de timp cu care ora mareei înalte întârzie după trecerea Lunii la meridian; *v. și* avans.

ÎNTOARCERE 1. Schimbarea de drum a unei nave sau formații de nave. **Î. prin rotație** Î. simultană a tuturor navelor formației, dar cu unghiuri de cârmă și viteze diferite (reprezintă modul normal de Î. a unui convoi). **Î. scurtată** Î. executată de nave în formație cu unghiuri de cârmă din ce în ce mai mari și cu mărirea vitezei spre coada formației pentru a schimba de drum cât mai repede. **Î. succesivă** Schimbarea de drum a unei formații, fiecare navă întorcând succesiv în punctul în care a întors nava din cap (reprezintă procedeul cel mai simplu de Î. a navelor care navigă în linie de șir); *sin.* **Î. prin contramarș**, Î. prin ocolire. **Î. toți odată** Schimbarea simultană de drum a navelor aflate în orice formație. **2.** Desfacerea lanțului ancorei și schimbarea locului cheilor pentru a reduce gradul de solicitare a acestora. **3.** Facerea unui colac de parâmă care are prea multe veline (ochiuri) și desfășurarea sa, din nou, scoțând întâi capătul dinăuntru.



Întoarcere în formație:
A – întoarcere prin rotație; *B* – întoarcere scurtată; *C* – întoarcere succesivă; *D* – întoarcere toți odată.

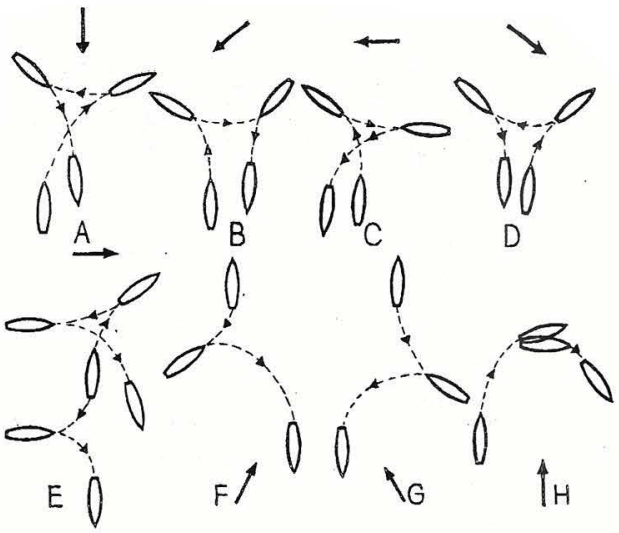
ÎNTOARCERE LA GROAPĂ/GAURĂ Manevră folosită pe Dunăre, la Sulina, pentru întoarcerea navelor mari în aval. Pentru efectuarea manevrei, se leagă nava cu pupa la o baba aflată imediat în amonte de o adâncitură a malului drept, la mila zero, denumită „groapă". Se molează legăturile prova, iar când nava abătută de curent ajunge cu prova în aval și cu pupa în groapă, se molează legăturile de la baba, nava putând ieși pe canal; *sin.* întoarcere cu pupa la gaură.



Întoarcere pe ancoră

ÎNTOARCERE PE ANCORĂ Întoarcerea unei nave, fundarisind o ancoră și punând mașina încet înainte.

ÎNTOARCERE PE LOC Întoarcerea unei nave într-un spațiu cât mai limitat. La navele cu o singură elice manevra se bazează pe efectul evolutiv al acesteia, ținând seama de vânt. La navele cu două elice Î.p.L. se execută punând o mașină înainte și alta înapoi.



Întoarcere pe loc:
A – pe calm și cu vânt din prova; *B* – cu vânt dinaintea traversului tribord; *C* – cu vânt de travers tribord; *D* – cu vânt dinaintea traversului babord; *E* – cu vânt de travers babord; *F* – cu vânt dinapoia traversului babord; *G* – cu vânt dinapoia traversului tribord; *H* – cu vânt din pupa.

ÎNTOARCEREA CICLONULUI Schimbarea direcției unui ciclon tropical ajuns la vertex. În emisfera nordică, traiectoria ciclonului, după ce parcurge o oarecare distanță spre Vest, se curbează spre Nord-Est, revenind pe aceleași meridiane, dar la latitudini mai mari. În emisfera sudică, Î.C. este simetrică în raport cu ecuatorul.

ÎNTRE VÂNT ȘI APĂ Aflat alternativ în apă și în aer, cum este, de ex., fașa.

ÎNTREPRINDERE DE TRANSPORTURI PE APĂ *MC* Organizație comercială, persoană juridică, al cărei obiect de comerț este transportul de mărfuri și persoane pe apă. *sin.* Companie armatorială.

ÎNTREPUNTE Orice punte situată sub puntea superioară.

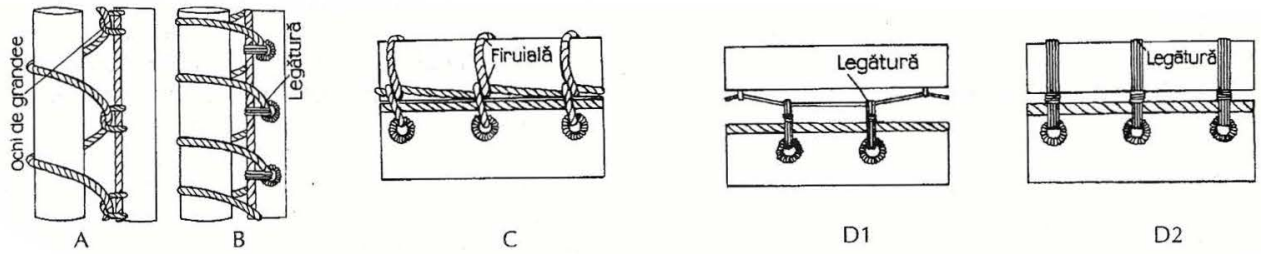
ÎNTREPUNȚI Spațiul dintre puntea superioară și o întrepunte sau dintre două întrepunți; *v.* tonaj.

ÎNTUNECARE *mil.* Închiderea iublourilor și stingerea tuturor luminilor de pe punte, ca măsură de mascare a navei pe timpul nopții; *sin.* întunecarea luminilor.

ÎNVĂLUIREA CAPULUI FORMAȚIEI *mil. v.* barare T-ului.

ÎNVĂȚĂMÂNT DE MARINĂ Desfășurarea învățământului de marină în România a cunoscut mai multe etape, în care au fost înființate și au funcționat mai multe școli și institute de pregătire a personalului navigant și tehnic pentru marina militară și civilă. Prima instituție de învățământ a M M **Școala Flotilei**, s-a înființat în 1872 la Galați și avea durată de doi ani. Până la acea dată Corpul flotilei, prima unitate militară de marină înființată în 1862 în Principatele Unite, a avut ca instructori ofițeri pregătiți în școlile navale din străinătate (Franța, Italia, Germania) sau proveniți din alte flote (Austria, Rusia). În 1881 Școala Flotilei s-a transformat în **Școala Copiilor de Marină**, cu o durată de 3 ani. Tot la Galați a funcționat din 1893 **Școala de cadre a flotilei** pentru pregătirea subofițerilor de marină, cu durata de 2 ani, iar în 1896 **Școala de aplicație a sublocotenenților de marină** și **Școala specială de mecanici (ofițeri) și maiștri (subofițeri)** destinate formării ofițerilor și maiștrilor pentru marina militară și comercială în plină dezvoltare. În 1899, școala se mută la Constanța, unde din 1901 va funcționa și **Școala de Marină** ce pregătea subofițeri și mecanici pentru marina militară și civilă. În acest fel Î.d.M. a fost concentrat la Constanța, formând o unitate organică – **Școlile Marinei**, formulă premergătoare unei forme superioare de învățământ de marină. Astfel, în 1909 Școala de aplicație devine **Școala Navală Superioară** care, împreună cu Școala de marină a maiștrilor militari, Școala de tragere a marinei, Școala de hidrografie și pilotaj, Școlile practice la bord, formează structura școlilor de marină, care va ființa până după primul RM. În anul 1920, în baza Deciziei ministeriale nr. 372 din 9 iun. 1920, a fost înființată **Școala Navală**, cu următoarea structură organică: a) Școala Navală cu secțiile: Școala pregătitoare, Școala de aplicație, cursul de perfecționare pentru căpitanii de marină; b) Institutul de marină cu secțiile: Școala copiilor de marină, Școala de specialitate maiștri de marină. Astfel creată, Școala Navală a funcționat la Constanța până în 1948, cu excepția perioadei celui de al doilea RM, când temporar a fost transferată la Turnu Măgurele. În perioada după 1920 și până la 23 august 1944, la comanda Școlii Navale s-au aflat ofițerii: LtCdr. Ioan Georgescu, Cdr. Corneliu Bucholzer, Cdr. Petre Bărbuneanu, Cdr. Alexandru Constantinescu, Cdr. Gheorghe Panteli, Cdr. Paul Zlatian, cdor Alexandru Stoianovici. În martie 1948, școlile Marinei au fost unificate. Noua instituție s-a numit inițial **Școala Navală și Școala de Maiștri**, iar în dec. a aceluiași an **Școlile Marinei Militare**. În 1950, Școala de maiștri de marină a fost desființată, iar elevii trecuți la secția de ofițeri. Școala s-a denumit **Școala de Ofițeri Marină**, iar din 1953 **Școala Militară de Marină**. Începând cu anul școlar 1954/1955 aceasta s-a transformat în **Școala Superioară de Marină** cu durata de școlarizare de 4 ani, având aceleași drepturi ca instituțiile similare din țară. Învățământul a fost organizat pe facultăți, respectiv de navigație, artilerie, mine-torpile, ASA, transmisiuni, electromecanică. Începând cu anul școlar 1959/1960 s-a reînființat secția marinei comerciale (punte și tehnică), măsură benefică atât pentru marina civilă, cât și pentru cea militară. La 1 ian. 1969, Institutul a fost transformat în **Școala de ofițeri activi de marină „Mircea cel Bătrân"**, cu aceeași durată de școlarizare, dar fără statut de învățământ superior. În 1973, Școala a fuzionat cu Institutul de Marină Civilă (înființat în 1972), dând naștere **Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân"**

cu statut de învățământ superior, care a funcționat până în 1990, când a fost transformat în **Academia Navală „Mircea cel Bătrân"** (*v.*).



Învergări:
A – prin ochiuri de grandee; *B* – prin ochiuri de cioară; *C* – cu firuială; *D*, și D_2 – cu legături.

ÎNVELI *MC* A pune muşamalele peste bocaporți și a le fixa cu șine și pene.

ÎNVELIŞ 1. Căptușeală exterioară din lemn a punții metalice. **2.** Bordaj (*termen de șantier*).

ÎNVELITOARE *sin.* întăritură (4).

ÎNVERGARE 1. Operațiunea de prindere a unei vele pătrate pe o vergă, a unei vele aurice pe ghiu, pe pic ori pe catarg sau a unei vele latine pe strai. Velele pătrate se înverghează cu baerele și cu sacheții de Î., la fel ca și velele aurice; la acestea se utilizează însă cercuri de catarg și o firuială, în timp ce velele latine se înverghează cu canistrele. **2.** *sin.* margine de Î. **3.** *sin.* lungimea marginii de Î.

J

J Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Am incendiu la bord şi am caric de mărfuri periculoase. Ţineţi la distanţă bună de mine"

JACKSONVILLE Oraş-port în SV SUA (statul Florida). Situat pe Fl. Saint John's ce se varsă în Oc. Atlantic, este accesibil pentru navele maritime. Pop. 230 mii loc. Lung. frontului de cheuri peste 6 km, cu adâncimi de la 9 la 11,5 m. Volumul traficului de mărfuri 16,5 mil. t/an. Portul este specializat în importul de petrol şi produse petroliere şi exportul de îngrăşăminte. Şantierele navale situate la S de port sunt specializate în construcţia de nave comerciale şi reparaţia tuturor tipurilor de nave. Aerobază pentru aviaţia de patrulare.

JAL, Augustin (1795–1873) Literat şi istoric francez. Elev la şcoala navală de la Brest (1811). În 1815 a făcut parte dintr-o companie de aspiranţi de marină cu care a participat la apărarea Parisului, iar apoi la formarea unei companii de artilerie la Lyon, acţiuni care au atras execluderea sa din corpul aspiranţilor. În 1816 a devenit colaborator la diferite ziare, desfăşurând o vastă activitate publicistică. În 1831 a fost admis la secţia istorică a Ministerului Marinei, efectuând misiuni speciale în Italia, Grecia şi Turcia, ale căror rezultate l-au consacrat ca istoriograf şi arhivar al ministerului. Opere: **l'Archéologie navale** – 1839, 2 vol; **Le Glossaire nautique** – 1848; **La Flotte de César** – 1861; **Abraham Duquesne et la marine de son temps** – 1872, 2 vol; şi cea mai valoroasă lucrare: **Dictionnaire critique de biographie et d'histoire** – 1864 (2 ediţii), precum şi alte lucrări.

JALON Tijă de lemn sau material plastic folosită ca semnal fluvial de navigaţie pentru a delimita sau indica sensul şenalului navigabil. Se folosesc în special pe timp de iarnă.

JAMAICA Ins. din Indiile de Vest, situată în M. Caraibilor şi făcând parte din grupul Ins. Antilele Mari. Terit. statului J. cu acelaşi nume din America Centrală. Supr. 11,1 mii km²; pop. cca 2,5 mil. loc. Relief muntos; alt. max. 2256 m. Ţărmul de N este stâncos, slab dantelat; cel de S are numeroase golfuri, băi şi rade protejate unde se pot adăposti un număr mare de nave. În apropiere de coastă, în unele zone sunt insule mici şi recife. Zonă cu cutremure frecvente. Climă tropicală, umedă, bântuită adeseori de taifunuri. Temp. med. anuală +24–27° C. În centru, ins. este acoperită de păduri tropicale, iar în S de savană. Plantaţii de cafea, cacao, banane, trestie de zahăr ş.a., creşterea animalelor. Pr. porturi: Kingston (cap.), Morant Bay; aeroporturi: Port Antonio, Montego Bay. *ist.* Descoperită de Columb în 1494 şi colonizată de Spania în sec. XVI. În sec. XVII a trecut în stăpânirea englezilor care au adus aici sclavi negri. În 1962 se proclamă stat independent, membru al Commonwealth-ului britanic.

JAMES BAY Golf la ţărmurile de N ale Canadei care pătrunde cu 400 km în interiorul continentului american (prelungire spre S a G. Hudson). Ad. sub 100 m. Ţărmul este puternic dantelat. Acoperit cu gheţuri mare parte a anului. *ist.* Descoperit de navigatorul englez Thomas James (1593–1653); plecat în căutarea „pasajului de NV" (1631–1633) cu corabia „Henrietta Maria", a explorat iniţial G. Hudson, descoperind, la capătul de S al acestuia, golful ce îi poartă numele.

JAPONIEI, Ins. ~ Grup mare de insule (cca 4 mii) situat în partea de NV a Oc. Pacific, din care principalele sunt: Hokkaido, Honshu, Shikoku, Kyushu, separate de continent de mările Japoniei şi Chinei de Est, iar între ele de Str. Tsugaru, Kii şi Bunga. Supr. 372 mii km²; pop. cca 120 mil. loc. Ţărmurile din V sunt slab dantelate, iar cele din E (la Oc. Pacific) abundă în golfuri şi băi care au favorizat amenajarea de porturi. Relieful este în mare parte muntos; zonele de şes favorabile agriculturii ocupă 20% din supr. arh. Cca 68% din supr. terit. ins. este acoperită de păduri şi arbuşti de la conifere în N până la vegetaţie subtropicală în S. Numeroşi vulcani, cel mai înalt fiind Fuji-yama (3776 m). Climă umedă musonică, temperată în N şi subtropicală în S. Se produc taifunuri şi dese cutremure care provoacă fenomenul **tsunami.** Pr. porturi maritime: Kobe, Tiba, Yokohama, Yokosuka, Kure, Sasebo, Maizuru, Muroran, Otaru, Hakodate.

JAPONIEI, Marea ~ Mare de bordură în NV Oc. Pacific între ţărmurile Rusiei, Japoniei şi Coreii. Comunică prin Str. Coreii cu M. Chinei de Est şi M. Galbenă, prin Str. Tsugaru Kaikio cu Oc. Pacific şi prin Str. La Pérouse cu M. Ohotsk. Supr. 1062 mii km²; ad. med. 1536 m, max. 3699 m. Ţărmurile în general înalte şi abrupte. Pr. golfuri: Petru cel Mare şi Coreii de Est. Regimul hidrologic se caracterizează prin două zone: caldă (dinspre Japonia) şi rece (dinspre Coreea şi Rusia). Salinitatea 32–35‰. Temp. apei iarna –3–0°C la N şi cca +12°C la S; vara, 17°C la N, şi 27°C la S. Primăvara şi vara este ceaţă, iar iarna furtuni. În mai–oct. se produc taifunuri (1–2 taifunuri pe lună). Maree neregulată între 0,4 şi 2 m înălţime. Din nov. şi până în mart.–apr. se formează gheţuri iar navigaţia se face cu ajutorul spărgătoarelor de gheaţă. Principalele porturi: Vladivostok, Nahodka, Vanino (Rusia); Niigata, Tsuruga, Maizuru (Japonia); Vonsan (R.P.D. Coreeană); Pusan (Coreea de Sud).

JAPŞĂ Depresiune circulară sau alungită cu adâncimi mici din Delta Dunării acoperită de apă numai în timpul revărsărilor, în care se dezvoltă o bogată vegetaţie hidrofilă.

JAWA (Java, Djawa) Ins. în Oc. Indian făcând parte din Arh. Indonezian (grupul Sondele Mari). Supr. 126,5 mii km²; pop. cca 90 mil. loc. Ţărmurile sunt în general înalte şi abrupte (indeosebi în S), întrerupte de porţiuni joase cu lagune şi păduri de mangrove. Puţine golfuri pentru adăpostirea navelor. Zonă cu cea mai intensă activitate vulcanică de pe Terra. Peste 100 de vulcani, din care cca 30 activi, atingând altitudinile: Semeru 3676 m, Slamet 3428 m, Raung 3332 m. Climă subecuatorială musonică. Temp. med. la ţărm este de +26–28°C, iar la alt. de 1500 m de +15—17°C. 30% din terit. este acoperit de păduri tropicale. Precipitaţii abundente. Pr. porturi: Djakarta, Surabaja, Semarang. Alte oraşe: Bandung, Bogor, Solo, Malang.

JAWA, Marea ~ Mare interinsulară în V Oc. Pacific între Ins. Sumatra, Jawa şi Kalimantan. Supr. 480 mii km². Ad. med. 111 m, max. 1272 m. Prin str. dintre insule se leagă de Oc. Indian, M. Chinei de Sud, M. Sulawesi şi M. Banda. Ţărmurile sunt în general joase, acoperite de păduri de mangrove şi înconjurate de recife de corali. Temp. apei este +27–29°C. Salinitatea – de la 31,5 la 34,0 ‰. M.J. se află în zona tipică a musonilor care bat de la NE şi SV. Curenţii de suprafaţă din sept. până în mart. se deplasează către V, iar în restul anului către E. Maree diurnă de 1,0–1,4 m. Porturi: Jakarta (Djakarta), Surabaja, Semarang (toate pe Ins. Jawa).

JÇEL Oraş-port în Turcia asiatică la M. Mediterană (G. Mersin). Cca 90 mii loc. Rafinării de petrol. Export: cereale, citrice, animale. Denumirea veche – Mersin.

JELLICOE, John Rushworth (1859–1935) Amiral de flotă englez (1919). Cadet în marina militară de la 13 ani. Absolvent al Colegiului Naval Regal (1883) şi al Şcolii de artilerie (1890). A parcurs toate treptele ierarhiei militare maritime, de la comandant de navă (comandant al navei de linie „Centurion" şi al crucişătorului cuirasat „Drake"), şef de stat-major al Escadrei engleze din Pacificul de Vest (1900–1901), comandant al flotei din M. Nordului (1913–1916) şi prim lord al Amiralităţii (1917). A fost promotor şi organizator al forţelor cuirasate dotate cu artilerie de mare calibru în scopul cuceririi şi menţinerii supremaţiei pe mare. Atacând principala grupare a forţelor navale germane în bătălia de la Iutlanda (31 mai–1 iun. 1916), l-a obligat pe adversar să se retragă în baza de la Helgoland, evitând pericolul atacării obiectivelor de pe coasta Angliei. Autor al unor importante lucrări de strategie navală.

JERBĂ 1. Coloană de apă produsă de căderea unui proiectil în apă, urmată de explozie. La tragerile de exerciţiu J. se produce numai de la impactul proiectilului cu apa. Se observă cu ajutorul staţiilor de RL şi vizual. În funcţie de abaterea faţă de ţintă, se face corectarea tragerii. Dimensiunea şi durata J. depinde de calibrul, caractisticile, forma, unghiul de impact şi viteza proiectilului. Înălţimea J. de la un proiectil de calibru mijlociu ajunge până la 25 m şi se menţine între 6 şi 12 sec. Vizibilitatea J. depinde de dimensiunile acesteia, luminozitatea şi poziţia faţă de ţintă. 2. Fascicul de mai multe torpile lansate cvasisimultan asupra aceleiaşi ţinte pentru a mări posibilitatea de lovire; *v.* lansare în jerbă.

JERIC Gârlă secundară care uneşte două periboine în Delta Dunării.

JERSEY Ins. în Str. La Manche în apropiere de ţărmul Franţei. Cea mai mare insulă din grupul Ins. Normande. Aparţine M. Britanii. Supr. 116,3 km². Este alcătuită din roci cristaline, alt. 148 m, pop. cca 60 mii loc.

JET SKI (*engl.*) *spt.* Hidroscuter, scuter nautic.

JETELĂ Dig ce se construieşte la intrarea într-un port maritim, având rolul să mărească acvatoriul acestuia şi să limiteze canalul de acces într-un port cu maree sau la gura unui fluviu ce se varsă într-o mare fără maree pentru a evita înnisiparea sau pentru a înlesni transportul aluviunilor; *sin.* dig de larg.

JGHEAB 1. Canal de scurgere pe marginea punţii, între rama învelişului din lemn şi centură. 2. *v.* transfer.

JGHEAB DE GUTIERĂ Canal de scurgere în bordul navei, de-a lungul cornierului lăcrimar şi care colectează apa de pe punte şi-i asigură scurgerea şi evacuarea prin gurile şi tubulatura de scurgere din borduri.

JGHEAB DE MĂRFURI Uluc sau platformă îngustă care permite – datorită înclinării sale – să se încarce pe navă diferite mărfuri prin alunecare.

JIDDA (Jeddah) Important oraş-port al Arabiei Saudite situat pe ţărmul de E al M. Roşii. Cca 1300 mii loc. Lung. frontului de cheuri 14 km cu ad. de la 12 la 14 m. Prin port tranzitează aproape 1/2 din traficul anual de mărfuri care se ridică la cca 25 mil. t, din care 50% containerizate. Exportă: petrol brut, gaze naturale, produse petroliere ş.a.; importă: produse alimentare, materiale de construcţii, maşini ş.a. Important port de pasageri care deserveşte sutele de mii de pelerini ce se îndreaptă către centrele religioase ale islamului Mecca şi Medina. Centru industrial, şantiere navale dotate cu două docuri plutitoare. Aeroport.

JILONG Oraş-port şi BMM în NE ins. Taivan (Taiwan). Lung. frontului de cheuri peste 10 km cu adâncimi de până la 12 m. Portul dispune de 37 dane plutitoare şi două terminale de containere. Traficul anual de mărfuri cca 35 mil. t. Prin port se derulează 2/3 din traficul de mărfuri al insulei. alimentare; export: aluminiu, ciment, zahăr, banane, mărfuri generale. Şantiere de reparaţii navale înzestrate cu docuri uscate şi plutitoare, care asigură reparaţia navelor mari civile şi militare, inclusiv Cr.

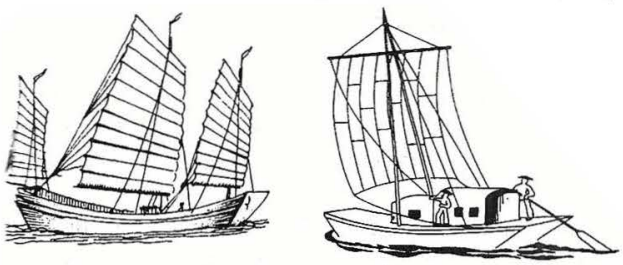
„JIUL" (I) *ist.* Cargou de 5600 tdw construit în Anglia în perioada 1912–1913. Achiziţionat de soc. de navigaţie „România", a efectuat curse pe linia Constanţa–Brazilia (1915), realizând o premieră în navigaţia românească de comerţ. Prins în primul RM în afara M. Negre, „J" a fost folosit de guvernul român pentru transporturi militare pe ruta Franţa (Brest)–Rusia (Arhanghelsk) prin Oc. Îngheţat de Nord, împreună cu alte nave româneşti („Bistriţa", „Bucureşti", „Dunărea") aflate în aceeaşi situaţie şi nave străine. În 1916, venind dinspre Arhanghelsk, a eşuat pe ceaţă la E de Ins. Shetland.

Dezeşuat, a fost reparat la Edinburg şi redat navigaţiei. La începutul celui de al doilea RM, „J" a fost distrus de o explozie accidentală în iun. 1941 în portul Pireu (Grecia) (conf. evidenţelor Soc. Lloyd).

„JIUL" (II) (ex. Ingolstadt) *ist.* Vapor de Dunăre achiziţionat de statul român din Austria după semnarea la 23 ian. 1878 a armistiţiului în războiul ruso-româno-turc. A fost cumpărat la propunerea mr. Ion Murgescu pentru transportul în zona Calafatului, pe Jărmul românesc, al trupelor române care au fost dislocate pe frontul din Bulgaria. Măsura era necesară deoarece o mare parte din navele flotilei care au fost închiriate guvernului rus nu reveniseră încă în ţară. O dată cu aducerea în ţară, vaporul „Ingolstadt" a primit numele de „Jiul". Nava avea dimensiunile 35 × 3 × 0,60 m şi două saloane (în prova şi pupa), care au fost apoi amenajate pentru transport trupe. Comandant al navei a fost numit cpt. Emanoil Hacek, iar ofiţeri la bord slt. Nicolae Mardari şi Nicolae Barbieri. După încheierea misiunilor legate de front, „J", alături de celelalte nave ale Corpului Flotilei, a participat la transportul personalului şi materialelor Flotilei la Galaţi. În 1880, din cauza uzurii, a fost vândut unui armator din Giurgiu.

JOHNSON, Alfred Navigator solitar englez. Primul care în anul 1776 străbate Oc. Atlantic între Gloucester şi Liverpool în 46 de zile la bordul unei ambarcaţiuni de 5 m.

JONCĂ (*malaieziană* Djong) Navă cu 1–5 arbori şi vele trapezoidale folosită pentru transport şi pescuit în apele costiere şi pe râuri şi fluvii. J. fluvială are fundul plat şi



Joncă:
A – joncă maritimă; *B* – joncă fluvială (serveşte şi ca locuinţă).

este de regulă propulsată cu rame. Răspândită în SE Asiei şi în Extremul Orient (China, Japonia, Coreea, Malaysia ş.a.). Depl. până la 200 t, lungime cca 40 m. În multe cazuri serveşte şi ca locuinţă. În trecut (până în sec. XIX) J. a fost folosită şi ca navă de război şi avea până la 5 arbori.

JONCĂ FLUVIALĂ CU RAME Ambarcaţiune chinezească realizată din bambus, având extremităţile prova şi pupa arcuite în sus şi menţinute în poziţie cu ajutorul unor parâme. Ramele erau sprijinite pe parapetele de protecţie din borduri. Aceste rame erau lungi şi se foloseau de către echipaj din poziţia stând în picioare.

JONES, John Paul (1747–1792) Născut în Scoţia, John Paul şi-a adăugat în 1773 numele de Jones. S-a ambarcat de la 12 ani pe o navă comercială, iar la vârsta de 21 de ani era căpitanul propriei nave. În 1775, s-a înrolat în Marina Militară Continentală (americană), unde a ajuns repede comandant de navă. Pe timpul Războiului pentru independenţă, a executat câteva raiduri asupra coastelor britanice şi a capturat sau scufundat mai multe nave englezeşti. După 1783, s-a angajat în Marina Imperială Rusă, unde a obţinut mai multe victorii împotriva turcilor şi a ajuns amiral. În 1789 s-a stabilit la Paris, unde a şi murit. În 1913, osemintele sale au fost reînhumate la Academia Naţională de la Annapolis, SUA. Erou al Revoluţiei, este considerat „părintele marinei militare americane".

JOS! 1. Comandă pentru coborârea pavilionului sau a unui semnal. 2. Comandă pentru coborârea unei vele în bărci.

JOS GABIERII! Comandă pentru coborârea gabierilor din arboradă.

JUAN FERNANDEZ Arh. format din 3 insule vulcanice în Oc. Pacific în apropiere de coasta Americii de Sud. Aparţine statului Chile. Supr. 185 km²; pop. cca 500 loc. Relief muntos, alt. max. 1650 m. Climă subtropicală cu temp. de +13–19°C. Ins. sunt acoperite de păduri veşnic verzi. Pescuit, creşterea vitelor. Se presupune că Ins. J.F. sunt cele descrise în celebrul roman „Robinson Crusoe" (1719) al scriitorului englez Daniel Defoe.

JUCĂ 1. (*despre navă*) A veni foarte repede în poziţia „pe chilă dreaptă", adică a avea stabilitate prea mare. O navă prea jucăuşă este neplăcută pentru personal şi dezavantajează întrebuinţarea armelor. 2. (*despre vânt*) A schimba frecvent direcţia. Dacă nava strânge vântul, când acesta joacă, ea se poate masca repede.

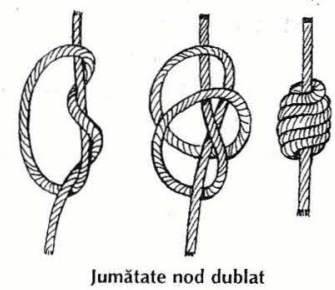
„JUDITH" *ist.* Velier de tip galion cu trei arbori, construit în anul 1559 sub pavilion englezesc. A fost comandat de celebrul navigator englez Sir Francis Drake. Caracteristici: depl. 736 t; dim. 36,60 × 8,70 × 4,25 m; armament: 26 tunuri; echipaj 120 oameni.

JUMĂTATE, la (*despre un semnal*) Ridicat la jumătatea distanţei până la vergă (*a nu se confunda cu expresia „în bernă" care se referă numai la pavilionul naţional sau la o marcă de comandament*).

JUMĂTATE DE PANĂ Manevra unei nave cu vele care strânge vântul până când prova vine aproape în vânt şi nava stopează. Este o manevră folosită în special la ambarcarea pilotului.

JUMĂTATE NOD Nod marinăresc ce serveşte la fixarea temporară a unui obiect, de ex., a unei parâme, care nu

Jumătate nod simplu



Jumătate nod dublat

Jumătate nod dublu

Jumătate ochi întors

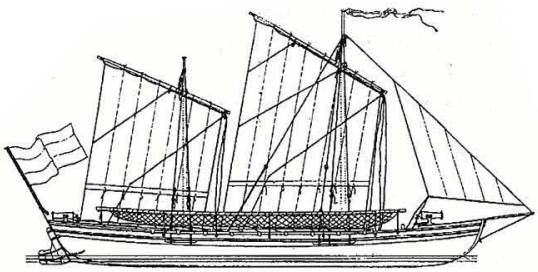
forţează; se utilizează, de asemenea, la capătul unei parâme pentru a o împiedica să treacă printr-un rai. Poate fi făcut şi în serie, dublat, cu nod opt şi cu legături.

JUMĂTATE NOD DUBLU Nod cu ajutorul căruia se face repede un ochi pentru a marca pe parâmă un semn; de ex., pentru a marca la o saulă de sondă locul în care se află mâna sondorului când a simţit fundul. Se mai foloseşte pentru a uni repede două capete de parâmă sau a cuprinde în nod o parte slabă a unei parâme ce trebuie să forţeze.

JUMĂTATE OCHI Jumătate de nod, cu unul din capete adus în direcţia celuilalt.

JUMĂTATE OCHI ÎNTORS Nod utilizat pentru ridicarea unor greutăţi mici.

JUMĂTATE DE ŞAICĂ *ist.* Şalupă canonieră, nepuntată, cu rame (9 perechi) şi cu vele (2 rande şi un foc) numită şi felucă, armată cu tunuri II/75 mm; II/60 mm, împreună cu două şalupe de acelaşi tip, dar mai mici (sferturi de şaică) au intrat în compunerea flotilei Munteniei la 22 iul. 1845. Au fost construite în Austria (la Titel) contra sumei de 63 000 lei aur. Au intrat în subordinea Inspectoratului Graniţei din Ţara Românească, fiind bazate la Brăila, Giurgiu şi Calafat cu misiunea „de a priveghia corăbiile şi alte plutitoare ce poposesc prin porturi, pentru a păzi buna rânduială". Erau comandate de „praporcicii" (Slt.) Constantin Petrescu, Constantin Brătescu şi Grigore Sergi.



Jumătate de şaică muntenească – 1845
(După Cristian Crăciunoiu)

JUMĂTATE VITEZĂ Gradaţie pe cadranul telegrafului maşinii, care corespunde vitezei normale de manevră în port. Viteza efectivă variază în raport cu viteza maximă a navei; astfel, la o navă a cărei viteză maximă este de 35 Nd J.V. va fi de circa 15 Nd.

JUMĂTATEA MAREEI Moment în care înălţimea apei se află la jumătatea distanţei dintre înălţimea mareei înalte medii şi cea a mareei joase medii.

JURĂMÂNT LA SOSIRE *MC* Formalitate vamală practicată în unele state, constând din declaraţia solemnă făcută de comandantul navei în faţa organelor vamale, la sosirea în port, cu privire la exactitatea datelor înscrise în manifeste şi conosamente. Jurământul se depune, de regulă, în cazurile în care se contestă datele înscrise în documentele de transport.

JURISDICŢIE MARITIMĂ Teritoriul în cuprinsul căruia o instanţă judecătorească îşi exercită competenţa de a judeca un caz maritim. Din cauza conflictului de legi care intervine adesea în stabilirea jurisdicţiei, părţile contractante obişnuiesc să stabilească dinainte, prin contract, o anumită jurisdicţie căreia îi vor supune spre soluţionare litigiile ce s-ar putea naşte din executarea contractului.

JURNAL DE ANCORAJ Jurnal în care se consemnează adâncimea ancorării şi lungimea lanţului filat la apă, pentru a se ţine evidenţa celor mai solicitate chei de lanţ; *v.* registrul istoric al lanţurilor.

JURNAL DE BORD Document juridic de evidenţă şi control al activităţilor şi evenimentelor care se desfăşoară la bordul unei nave. În J.d.B. se înscriu: semnalele şi ordinele primite şi transmise, vizitele la bord, evenimentele neobişnuite, drumurile adevărate şi la compas urmate de navă, situaţia hidrometeorologică etc., indicându-se ora fiecărei consemnări.

JURNAL DE HIDROCARBURI Document introdus recent – în scopul combaterii poluării apei – în care se consemnează orice descărcare de hidrocarburi în mare.

JURNAL DE MAŞINI Document juridic similar jurnalului de bord, în care se înscriu evenimentele referitoare la starea şi funcţionarea maşinilor principale şi auxiliare ale navei, precum şi date privind cantităţile de apă, combustibil şi lubrifianţi de la bord, revizii, reparaţii etc.

JURNAL DE NAVIGAŢIE Document specific navelor militare, în care ofiţerul de cart înscrie datele referitoare la navigaţie pe timpul marşului: starea vremii, drumurile urmate şi schimbările de drum şi de viteză, evenimentele petrecute în timpul carturilor în legătură cu navigaţia şi siguranţa navei.

JURNAL DE SCUFUNDARE Registru în care se înscriu – pentru fiecare scafandru – orele de scufundare, lucrările executate sub apă, adâncimea de scufundare etc.

JURNAL DE TIMONERIE Registru în care se înscriu toate evenimentele de la bordul navei, îndeosebi comenzile la maşini transmise prin telegraf sau portavoce. Serveşte ca bază pentru întocmirea jurnalului de bord, în care se consemnează numai evenimentele importante.

JURNAL RADIOTELEGRAFIC Registru special, obligatoriu tuturor navelor dotate cu staţie radio de transmisie. Se păstrează în staţia T.F.S. şi se completează în fiecare cart cu următoarele date: numele radiotelegrafiştilor care execută ascultarea radio, defecţiunile care survin la aparatura radio, mesajele de primejdie recepţionate, verificarea aparatului automat de alarmare.

JURNALUL CARICULUI *MC* Document ţinut la zi de navele care transportă în vrac substanţe lichide nocive. Întocmit pe baza Convenţiei internaţionale pentru prevenirea poluării marine (1973), J.C. cuprinde date privind caracteristicile caricului, descărcările efectuate în mare etc. Poate face parte din jurnalul de bord al navei.

JURNALUL CRONOMETRELOR Registru în care se înscriu stările absolute şi marşele diurne ale tuturor cronometrelor bordului, precum şi anumite evenimente în legătură cu acestea (*a nu se confunda cu carnetul cronometrului*).

JUVELNIC Unealtă pescărească în formă de coş, confecţionată din plasă, nuiele, şipci etc. în care se păstrează peştele viu în apă.

K

K Pavilion din Codul internaţional de semnale care, ridicat izolat, are semnificaţia: „Doresc să comunic cu dv."

KAGOSHIMA Oraş-port japonez situat pe Pen. Satshuma a Ins. Kyushu la ţărmul de V al G. Kagoshima, în dreptul vulcanului Sakuradjima. Cca 330 mii loc. Centru al industriei cositorului şi textile şi renumit centru al ind. porţelanului. Centru de pescuit în apele din S Japoniei.

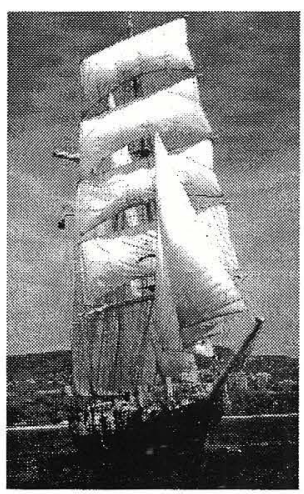
KAI Grup de insule din M. Arafura, parte a terit. Indoneziei. Face parte din lanţul de insule din E Arh. Sondele Mici. Este format din două insule mari (Marele K şi Micul K) şi câteva insule mici. Supr. totală 1 488 km². Marele K, de origine vulcanică, este acoperit de păduri tropicale; Micul K, de origine coraligenă, cu înălţimi mici unde cresc cocotieri şi palmieri. Pop. cca 60 mii loc. Culturi de tutun, orez, porumb, batate. Pescuit.

KAITEN *mil.*Torpilă japoneză condusă de un pilot sinucigaş până în momentul loviriı ţintei (în japoneză, „zbor către cer").

„KAIVO-MARU" Velier de tip barc cu velatură completă, construit în anul 1930 la Kobe în Japonia. Navă-şcoală a flotei japoneze. Caracteristici: depl. 2250 t.; dim.: 97 × 13 × 6,91 m.; echipaj 186 oameni.

KALIAKRA (Caliacra) Cap pe litoralul bulgăresc al M. Negre în apropierea căruia la 31 iul. 1791 a avut loc bătălia navală în care Esc. rusă condusă de Am. F. Uşakov (20 nave de luptă şi 19 nave aux.) a atacat prin surprindere Esc. turcă condusă de Kapudan Paşa Husein (35 nave de luptă şi 43 nave aux.), provocându-i mari pierderi. Victoria flotei ruse la K. a grăbit sfârşitul războiului ruso-turc (1787–1791) şi încheierea păcii de la Iaşi.

„KALIAKRA" („Caliacra") Navă-şcoală cu vele, tip barchentină cu trei arbori, a marinei bulgare. Construită în 1984 la şantierul naval din Gdynia (Polonia). Depl. 386 t; dim. 49 × 8 × 3,5 m; motor de 310 C.P. Echipaj: 21 oameni. În 1992 a traversat Oc. Atlantic din Genova la Boston pentru a participa la festivităţile consacrate împlinirii a 500 de ani de la descoperirea Americii de către Cr. Columb. Între 1986–1996 a participat la 7 regate ale navelor cu vele, obţinând 6 premii, iar în 2003 a vizitat principalele porturi ale Uniunii Europene într-o călătorie de instrucţie.



Navă-şcoală „Kaliakra"

KALIMANTAN (Borneo) Cea mai mare insulă din Arh. Malaez (grupul de insule Sondele Mari) în S Oc. Pacific. Supr. 735,7 mii km²; cca 7 mil. loc. Cea mai mare parte a insulei intră în componenţa Indoneziei, iar o parte din N şi NV ins. aparţine Malaysiei şi statului Brunei (protectorat britanic). Partea centrală este preponderent muntoasă (alt. max. 4101 m), înconjurată de dealuri şi câmpii. Climă ecuatorială umedă; temp. med. este de +25–27°C. Cca 85% din supr. ins. este acoperită de păduri cu esenţe preţioase. Este înconjurată de mările: Chinei de Sud, Sulu, Sulawesi, Jawa şi de Str. Makasar. Bogăţii naturale: orez, cauciuc, petrol, material lemnos, cocos ş.a. Pr. porturi: Pontianak, Banjarmasin, Kuching, Balikpapan. *ist.* În al doilea RM, în timpul operaţiei de cucerire de către japonezi a Ins. Sondele Mari, au avut loc în apropiere de portul Balikpapan două lupte navale (ian.–feb. 1942) între grupările japoneze şi americano-olandeze, fără rezultat decisiv. În mai–iun. 1945, ins. au fost eliberate de forţele aliate fără a întâmpina practic rezistenţă din partea japonezilor.

KALININGRAD (până în 1946 – Königsberg) Oraş-port la M. Baltică cu care comunică printr-un canal de 40 km lungime. Cca 300 mii loc. Aparţine Federaţiei Ruse. Important centru industrial. Pr. ramuri industriale: constr. de maşini, vagoane, automobile, utilaje industriale, prelucrarea peştelui, a cărnii ş.a. Şantiere navale. *ist.* Fondat în 1225 de Ordinul Teuton; din 1701 a făcut parte din regatul Prusiei, din 1871 intră în componenţa Germaniei; din 1946, în urma hotărârii Conferinţei de la Berlin (1945), face parte din terit. Rusiei.

KALMAR Oraş-port în SE Suediei situat la ţărmul golfului K. din M. Baltică. Cca 50 mii loc. Centru industrial şi de construcţii navale. Ind. hârtiei, a chibriturilor şi a utilajelor pentru prelucrarea peştelui. Unul din vechile oraşe ale ţării, care în sec. XIII a făcut parte din Uniunea Hanseatică.

KAMCEATKA Peninsulă mare în NE Asiei. Teritoriu al Federaţiei Ruse. Este scăldată la V de M. Ohotsk, iar la E de Oc. Pacific şi M. Bering. Lung. 1200 km; lăţimea: până la 450 km; supr. 370 mii km². Este legată de continent printr-un istm cu o lăţime de până la 100 km. Ţărmul de E este dantelat în adâncime, formând mari golfuri şi băi. Ţărmul de V este slab dantelat. Relieful în partea de V reprezintă o câmpie joasă. Partea centrală este traversată de la N la S de două şiruri de munţi paralele: central (alt. 3621 m) şi estic (alt. 2485 m).

Numeroşi vulcani dispuşi între lanţul de munţi estic şi ţărmurile Oc. Pacific şi M. Bering. Gheţarii din vârful munţilor acoperă o supr. de 866 km². Climă maritimă musonică cu temp. −11 −15°C în ian. +12 − +16°C în aug. Floră şi faună bogate. Numeroase râuri, gheizere şi ape termale. Bogate zăcăminte de cărbuni, turbă, petrol, mică, piatră ponce, aur, sulf ş.a. Pr. oraş-port − Petropavlovsk Kamceatskii.

KAMIKAZE Avion al marinei japoneze, care intra în ţintă o dată cu pilotul sinucigaş.

KAMSAR Port din Rep. Guineea situat la ţărmul Oc. Atlantic. Cel mai important port din lume pentru exportul de bauxită şi alumină, cca 7 mil. t/an. Se exportă, de asemenea, cafea, banane, diamante; import: motoare, vehicule, textile.

KANGAROO, Ins. *v.* Cangurului, ins.

KAPUDAN PAŞA (Kaptan Paşa) *v.* Căpitan Paşa.

KARA, Marea ~ Mare în S Oc. Îngheţat de Nord între ţărmul asiatic al Rusiei şi Insulele Novaia Zemlia, Franz Joseph şi Severnaia Zemlia. Comunică prin Str. Karskie Vorota cu M. Barents şi prin Str. Vilkiţki cu M. Laptev. Supr. 883 mii km²; ad. med. cca 113 m, max. 600 m. Numeroase insule cu supr. totală de 10 mii km². Ţărmurile insulelor sunt înalte, iar ale continentului joase, cu golfuri şi estuare. Pr. golfuri: Enisei, Piasinsk, Obi. În Marea K. se varsă marile fluvii din Siberia: Enisei, Obi, Piasna, Kara. Temp. apei iarna: 1,5–1,7° C, vara 2–6° C. Salinitatea la vărsarea fluviilor: 10–12 ‰, iar la N 35‰. Prin M. K. trece pasajul maritim de N. Pr. port Dikson (pe ţărmul G. Enisei). Porturile Dudinka şi Igarka pe Fl. Enisei sunt accesibile pentru navele maritime.

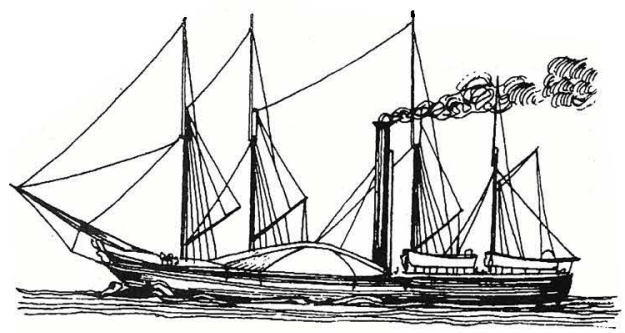
KARA-BOGAZ-GOL Golf (lagună) în E M. Caspice pe teritoriul Turkmenistanului; comunică cu marea printr-o str. îngustă. Supr. cca 18 mii km²; ad. 4–7 m; temp. apei vara +35°C, iarna în jur de 0°. Se alimentează din M. Caspică şi din precipitaţii care cad iarna. Datorită puternicii evaporaţii şi salinităţii ridicate (30‰) la ţărmuri şi pe fund se depun săruri (cloruri şi sulfaţi de sodiu, magneziu, potasiu etc.). Unele din cele mai mari zăcăminte de pe glob. Expl. de mirabilit (sarea lui Glauber).

KARACHI (Caraci) Oraş din Pakistan, important port la M. Arabiei aşezat la 100 km N de vărsarea Fl. Ind. Cca 5 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 6,5 km, cu ad. până la 10,3 m, permiţând acostarea navelor cu un pescaj de 9 m. Volumul traficului de mărfuri: cca 11,5 mil. t/an. Cel mai important centru comercial al ţării. Importuri: cărbuni, prod. petroliere, maşini, prod. chimice, cereale ş.a. Exporturi: bumbac, piei, ceai, cafea ş.a. Pot acosta nave militare, incl. Cr. Două şantiere navale asigură reparaţia navelor de mare tonaj.

KARAVOSKARO Tip de cocă de navă cu pupa rotundă şi foarte evazată. Navele cu acest tip de cocă se folosesc în Grecia pentru comerţ şi pescuit.

KARLSKRONA Oraş în S Suediei, port la M. Baltică. Este situat în adâncimea unei zone cu fiorduri la care conduc 3 pase de acces cu ad. de 10 m. Lung. frontului de cheuri 3,6 km cu adâncimi de 7 m. Şantiere navale pentru reparaţia Ds., Sm. şi VT. Şcoală militară de marină.

„KARTERIA" Corvetă de 233 tone, propulsată cu vele aurice (4 arbori) şi cu zbaturi, construită în Anglia în 1825. A fost prima navă care a participat la Războiul de Independenţă al Greciei (1821–1829). Comandată de Guvernul Provizoriu a fost şi primul vapor al marinei militare greceşti. Totodată, a fost prima navă de luptă cu aburi din istorie care a participat la o bătălie navală (AETOLIKON, 1828). Avea două maşini de 85 CP, viteza 7 Nd. şi 8 tunuri, dintre care trei de mare calibru (68 pfunzi, cca 130 mm). A distrus mai multe nave turceşti.



„Karteria"

KATAR *v.* QATAR.

KATTEGAT Str. între Pen. Iutlanda şi coasta de SV a Pen. Scandinave, făcând parte din sistemul de str. care leagă M. Baltică de M. Nordului. Lung. cca 145,5 Mm (270 km), lăţimea 32,4–86,4 Mm (60–160 km). Ad. şenalului navigabil 17–124 m. Curentul de supr. în direcţia NV are vit. de 0,4 Nd (0,7 km/h). Iarna îngheaţă lângă ţărm. Pr. port Göteborg.

KAUNAS Oraş în Lituania situat la V de cap. Vilnius. Port pe fl. Neman ce se varsă în G. Kursk din M. Baltică. În apropiere se află un lac de acumulare cu o supr. de 64 km² şi o hidrocentrală electrică. Întemeiat în sec. XIII, a devenit în decursul secolelor un important port şi centru industrial şi cultural.

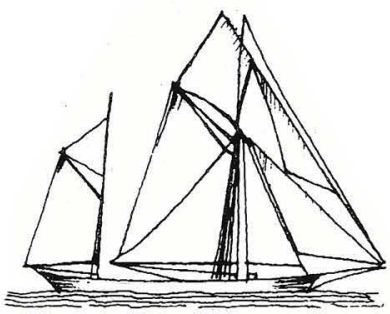
KAUS AUSTRALIS Steaua nautică ε Sagitarii (Săgetătorul), mărimea 2,0; în arabă şi latină „Partea de sud a arcului".

KAWASAKI (I) Tip de navă de pescuit puntată cu motor şi vele şi cu prova ascuţită folosită în Extremul Orient (Japonia, Coreea) pentru pescuit în zona costieră. Depl. 40–50 t; L 12–15 m; vit. 8 Nd; capacit. de încărcare: peste 10 t.

KAWASAKI (II) Important port japonez situat pe ţărmul vestic al G. Tokio. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. până la 30 m. Pe insula artificială Oghisima sunt amenajate cheuri pentru acostarea tancurilor petroliere cu o capacitate de cca 250 mii t. Volumul traficului anual de mărfuri: 90 mil. t. Peste jumătate din acest volum revine prod. petroliere, iar cealaltă jumătate include cereale, maşini, prod chimice ş.a. Şantierele navale asigură reparaţia şi construcţia navelor civile şi militare, incl. Cr.

KAYAR Denumire indiană dată fibrei de cocos din care se confecţionează parâme.

KECI (Ketch) Tip de ambarcaţiune de agrement cu vele aurice. Se deosebeşte de yawl prin faptul că arborele pupa este mai înalt şi se află în prova timonei.

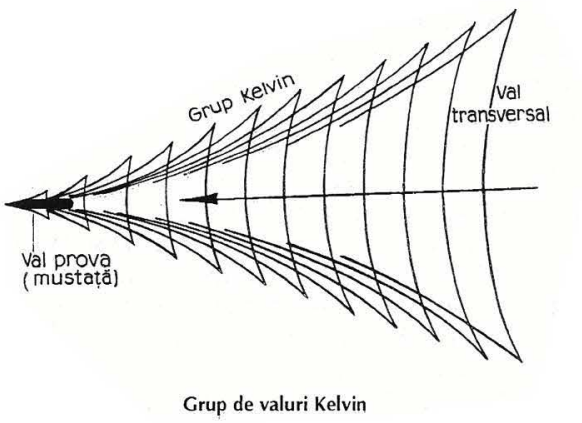


Keci

KEFLAVIK Port în Islanda la 30 km SV de cap. Reykjavik. Portul accesibil pentru navele cu tonaj mediu. Lung. frontului de cheuri 1 km, cu ad. de 13 m. Deschis pentru navigaţie tot timpul anului. Traficul anual: 0,3 mil. t.

KELP Iarbă de mare frecvent întâlnită în strâmtoarea Magellan.

KELVIN, grup de valuri Sistem de valuri provocate de o navă în mişcare. Se compune din valuri prova sau mustăţi şi din valuri pupa transversale pe direcţia de înaintare a navei.



Grup de valuri Kelvin

KERCI Strâmtoare între pen. cu acelaşi nume la V şi Pen. Tamani la E, care leagă M. Neagră de M. de Azov. Lung. 22 Mm (41 km), lăţimea 2,2–24,3 Mm (4 – 45 km). Ad. şenalului navigabil 5–17 m. Pentru trecerea navelor de mare tonaj se foloseşte canalul artificial Kerci-Enikala cu ad. de 7,5 m. În partea îngustă a str. curentul de suprafaţă atinge vit. de 3 Nd (5,6 km/h). Îngheaţă în iernile geroase. Pe ţărmul vestic al str. (Pen. Crimeea) se află portul Kerci. Din Pen. Crimeea spre Caucaz trecerea peste str. se face cu feribotul. *ist.* În decursul istoriei, în zona Str. K. s-au dat mai multe lupte între armatele rusă şi turcă (1790), iar în al doilea RM au avut loc două operaţii de debarcare a forţelor navale şi terestre sovietice (25 dec. 1941–2 ian. 1942 şi 31 oct.–11 dec. 1943) cu scopul de a cuceri Pen. K. şi a înainta în Crimeea ocupată de trupele germano-române.

KERGUELEN Arh. vulcanic nelocuit în S Oc. Indian, format dintr-o insulă mai mare (Kerguelen) şi cca 300 ins. mici. Supr. 7000 km². Relief de platou înalt cu alt. max. de 1965 m. Gheţari în zona montană. Climă subpolară umedă. Ţărmuri cu fiorduri. Vânătoare de balene şi foci. Bază ştiinţifică. Aparţine Franţei din 1893. Descoperit de navigatorul francez Kerguélen Trémarec Yves Joséph.

KERGUELEN, Tremarec Yves Joseph de ~ (1734–1797). Navigator şi explorator francez. A devenit cunoscut prin două călătorii de explorare în M. Nordului şi a Groenlandei (1767–1768). Efectuează apoi o expediţie cu corvetele „Fortune" şi „Crosventre" de căutare a continentului sudic. Depăşind paralela 48° lat S, a descoperit arh. care-i poartă numele (1772). Trimis să colonizeze pământurile descoperite, nu a putut îndeplini misiunea din cauza furtunilor puternice din zonă. A fost destituit, condamnat la închisoare şi eliberat de puterea revoluţionară a Franţei (1793). Reprimit în marină cu gradul de amiral.

KERMANDEC 1. Arh. vulcanic în Oc. Pacific format din 4 insule situate la 740 km de Noua Zeelandă de care aparţine. Supr. 33,7 km². Climă tropicală. Pe Insula Raoul, singura locuită, se află o staţie meteorologică. Poartă numele lui H. Kermandec, un membru al expediţiei conduse de navigatorul francez Bruni d'Entrecasteaux (1793). **2.** Depresiune submarină de mare adâncime ce se întinde de la N la S pe o distanţă de 1100 km lângă versanţii submarini ai Ins. Kermandek, atingând ad. max. de 10 047 m.

KETCH *v.* Keci

KEULNAR Navă cu lungimea de 20 m, cu vele pătrate şi randă, folosită în mările nordice.

KEVLAR Material sintetic foarte uşor şi rezistent, superior fibrelor poliamidice, folosit la confecţionarea parâmelor şi pentru ţesături de vele.

KHAMSIN Vânt cald de Sud-Est care bate pe coastele Egiptului în lunile februarie–iunie.

„KHERSONES" Velier de tip barc cu velatură completă, sub pavilion ucrainean. Navă-şcoală a flotei ucrainene, construită la Gdansk în Polonia. Caracteristici: depl. 2496 t; dim. 109,4 × 14 × 6,70 m. Echipaj: 199 oameni.

KIEL (I) Canal navigabil care uneşte M. Baltică cu M. Nordului (între G. Kiel din M. Baltică şi gura Fl. Elba la M. Nordului). Traversează terit. Germaniei. Lung. 53 Mm (98,7 km); lăţimea la supr. apei 103 m, la fund 44 m; ad. med. 11,3 m. Pentru încrucişare şi întoarcerea navelor pe canal sunt amenajate 11 bazine speciale. Se admite accesul navelor pe canal cu un pescaj până la 9,5 m, lăţimea până la 32,5 m, lungimea până la 235 m şi înălţimea arborilor până la 40 m, iar vit. de deplasare pe canal 8 Nd (15 km/h). Pilotajul este obligatoriu. Distanţa dintre M. Baltică şi M. Nordului parcursă prin canalul K. este mai scurtă cu 370 Mm (685 km) decât prin str. daneze. *ist.* A fost construit între anii 1886–1895 în scopuri strategice. Regim internaţional după primul RM.

KIEL (II) Port şi BMM a Germaniei pe ţărmul G. cu acelaşi nume la intrarea în canalul K. dinspre M. Baltică. Lung. frontului de cheuri 16 km, cu adâncimi până la 12 m şi 11–14 m în radă. Este accesibil pentru toate clasele de nave. Important centru industrial: ind. metalurgică, chimică, constructoare de maşini ş.a.

Volumul traficului anual de mărfuri: 2 mil. t. Şantierele de construcţii şi reparaţii nave dispun de 4 docuri uscate şi 9 plutitoare unde se construiesc nave militare, incl. Cr. pentru MM a Germaniei. Portul este legat prin linii de feriboturi cu ţările scandinave. Institute de învăţământ superior ale MM. În partea de N a portului se află un aerodrom al aviaţiei maritime.

KII Strâmtoare între Ins. Shikoku şi Pen. Kii (în extremitatea de S a Ins. Honshu), care face legătura între M. Seto-no-uchi (mare interioară a Japoniei) şi Oc. Pacific. Lăţimea 34–55 km; ad. până la 74 m. Curenţi de maree puternici (până la 17 km/h). Port – Wakayama.

KILOMETRAJ (la fluviu) Marcare a distanţei la fluviu pe canale navigabile, din km în km prin borne cu panouri pe care este înscrisă distanţa până la gura de vărsare. Pe Dunăre, K. este plasat pe malul stâng (începând de la Galaţi) la fiecare km al şenalului navigabil.

KILOMETRU 1. Distanţă de 1 km măsurată pe axul şenalului şi marcată pe malul stâng pe o tablă pe care este înscris numărul respectiv. **2.** Tablă de marcaj a kilometrului în accepţiunea (1).

KING, Ernest Joseph (1878–1956) Amiral american, veteran al războiului hispano-american (1898) şi al primului RM, în care a participat la organizarea apărării antisubmarine a convoaielor ce aprovizionau frontul de Vest. Comandant al flotei de PA (1938), al Flotei din Atlantic (1941), apoi şeful statului-major al Forţelor navale ale SUA (1942–1945). În al doilea RM, după atacul japonezilor asupra bazei americane de la Pearl Harbor (7 dec. 1941), a coordonat operaţiile forţelor SUA din Oc. Pacific şi Atlantic. A avut un rol important în Comitetul Intrunit al Şefilor de State-majore aliat în hotărâri care au dus la înfrângerea Japoniei şi Germaniei. A organizat apărarea ASm. a convoaielor ce duceau materiale de război expediate prin Oc. Îngheţat de Nord către porturile sovietice Arhanghelsk şi Murmansk. Pionier al operaţiunilor aero-navale şi al acţiunilor combinate ale PA cu alte clase de nave.

KINGSTON (I) *sin.* valvulă de fund.

KINGSTON (II) Oraş-port situat pe coasta de S a Ins. Jamaica la M. Caraibilor. Pop. cca 400 mii loc. Centru industrial. Export: bauxită, rom, cafea, bumbac, tutun ş.a. Punct de bazare pentru navele flotei britanice şi SUA. *ist.* Întemeiat în 1693, K. a devenit în 1872 cap. dominionului britanic Xaumaca, iar în 1962 a statului Jamaica independent.

KINSHASA Oraş-port fluvio-maritim situat pe malul stâng al fl. Congo; cap. Rep. Zair. Pe malul opus este aşezat oraşul Brazaville, cap. R.P. Congo. Pop. cca 2 mil. loc. Oraşul este legat printr-o CF de portul Matadi accesibil pentru navele maritime. Important centru industrial: metalurgia fierului, cositorului, ind. petrochimică, construcţii navale, prelucrarea bumbacului, a iutei ş.a. În apropiere de K. se află un aeroport internaţional. *ist.* În 1482, navigatorul portughez Diego Cão descoperă estuarul fl. Congo pe care-l numeşte Zair (după denumirea locală); abia în 1883–1884 bazinul fluviului a fost explorat de H. Stanley. K. a devenit cap. coloniei Congo Belgian (1926) sub denumirea de Leopoldville. Din 1960, cap. a R.P. Congo, iar din 1971 a Rep. Zair.

KIRIŢESCU, Nicolae (1875 – ? n. Bucureşti). Comandor. Absolvent al Şcolii de Aplicaţie a Sublocotenenţilor de Marină (1896–1897); efectuează un stagiu de un an în Marina de război italiană. Detaşat în marina civilă, este ambarcat ca ofiţer pe navele SMR „Turnu-Severin" şi „România" (1907–1909). Revenit în MM, participă în primul RM în funcţia de comandant al Apărării Maritime a Sectorului II Sulina unde, cu forţele din subordine (nave, artileria de coasta ş.a.), se distinge prin măsurile luate pentru asigurarea apărării zonei (1916) cooperând cu un grup naval al flotei ruse. După ocuparea Dobrogei de către inamic, este încadrat în Flota de Operaţii (1917), iar ulterior comandant militar al portului Chilia. După război este numit şef de Stat-Major al Diviziei de Dunăre. comandant pe yachtul regal „Ştefan cel Marte" în şi la Depozitele fluviale. În rezervă din 1931. Semnează, împreună cu Eugeniu Botez (Jean Bart), volumul intitulat **Războiul pe Dunăre** (1905), o istorie originală a operaţiilor fluviale din Războiul de Independenţă (1877–1878), care se numără printre cele mai valoroase lucrări româneşti de istorie navală.

KIRCHEN, cârmă ~ *v.* cârmă.

KITAKYUSHU Conurbaţie în Japonia pe Ins. Kyushu, port la Str. Shimonoseki cu o pop. de cca 1,5 mil. loc. Constituită în 1962 prin unirea oraşelor Yawata, Kokura, Moji, Tobata şi Wakamatsu.

KIVU Lac în Africa (Rep. Congo) situat într-o depresiune la alt. de 1460 m. Supr. cca. 2650 km², lung. 100 km, lăţimea până la 780 m. Ţărmurile abrupte şi dantelate. Pe ţărmul de N se revarsă adesea lava din zona vulcanică Virunga. Deversează în lacul Tanganica.

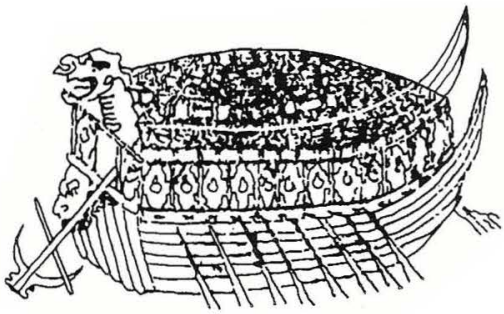
KLAIPEDA (Memel până în 1919) Oraş din Lituania şi important port maritim şi fluvial situat la vărsarea Fl. Dange în G. Kursk din M. Baltică. Este legat printr-un canal de Fl. Neman. Cca 100 mii loc. Unul din centrele industriale importante ale Lituaniei: ind. de prelucrare a peştelui, a hârtiei, bumbacului ş.a. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale. Portul este apărat dinspre mare de 2 moluri şi un spargeval. La cele 15 cheuri construite la ţărmul de E al G. şi pe fluviu pot acosta nave cu un pescaj de până la 9,5 m. Portul este deschis navigaţiei tot timpul anului. Traficul anual de mărfuri cca. 10 mil. t. Se transportă: petrol, cărbuni, material lemnos, metale, cereale, peşte, bumbac ş.a. Legături prin feriboturi cu portul Kaliningrad (Rusia) şi Ins. Rügen (Germania).

KNOR Navă de comerţ vikingă folosită în sec. IX–X. Caracteristici: L 24 m; l 5,5 m.

KOBE Important port japonez în SV Ins. Honshu la M. interioară (Seto-no) pe o fâşie îngustă de litoral la G. Osaka. Pop. cca 1,5 mil. loc. Teritoriul şi acvatoriul portului ocupă o supr. de 14 km². Lung. frontului de cheuri 34 km, cu adâncimi de cca 13 m. Sunt amenajate cheuri pentru mărfuri generale, feriboturi şi terminal pentru containere. Volumul traficului anual de mărfuri cca 160 mil. t. Lunar intră în port 300 de nave şi tranzitează cca 200 mii de pasageri. Importuri: petrol,

minereu de fier, fier vechi, bumbac, cereale ş.a. Exporturi: maşini, oţeluri, chimicale ş.a. Şantierele de construcţii şi reparaţii nave dispun de docuri plutitoare şi uscate şi pot asigura construcţia şi reparaţia navelor comerciale de mare tonaj şi a celor militare, incl. Cr. şi Sm.

„KOBUKSĂN" (în *l. coreeană* Kobuksăn - broască ţestoasă). Primul cuirasat din lume, construit în 1591 de către amiralul coreean Li Sun Sin. Câteva unităţi de acest tip au acţionat cu mare eficienţă în războiul „imjin" cu Japonia (1592–1598). Depl. peste 100 t; L 33,9 m, l. la centru 4,3 m. Propulsat cu vele sau, pe timpul luptei, cu rame. Vit. max. 6 Nd. Armament: tunuri cu diferite calibre (până la 100–102 mm).



„Kobuksăn"

KOCHAB Steaua nautică β Ursae Minoris (Carul Mic), mărimea 2,2 ; în arabă, denumire prescurtată de la „Steaua Nordului", botezată astfel când se afla în locul actual al Stelei Polare.

KOCIA *ist.* Ambarcaţiune construită din lemn, având un catarg şi o velă, folosită în sec. XVI–XVII de pomorii ruşi (locuitorii zonei maritime din nordul Rusiei) pentru transport pe mare şi fluvii. Putea ambarca 30 de oameni şi 30 tone de marfă. Lung. 20 m şi cca 2 m pescaj. Era propulsată cu ajutorul ramelor, iar pe vânt favorabil se folosea vela confecţionată din piei de ren. K. au fost folosite pe scară largă pentru comerţ navigând în apropierea coastei şi intrând pe fluvii, precum şi pentru explorarea ţărmului de NE ale Asiei. *v.* S. Dejnev.

KODIAK (Kadiak) Arh. în N Oc. Pacific la ţărmul Americii de Nord (parte a statului american Alaska), format din două insule mari – Kodiak şi Afogniak şi câteva insule mici. Supr. cca 12 mii km². Ţărmurile cu fiorduri; relief muntos, alt. max. 1361 m. Cea mai mare parte a teritoriului este acoperită de cenuşă vulcanică de la câţiva cm la 6 m, în urma erupţiei în 1912 a vulcanului Kaimai din Pen. Alaska), peste care se întind păduri de conifere. Climă temperată: 0° C în ian. şi +13° C în iul. Centru ad-tiv: oraşul-port Kodiak pe insula cu acelaşi nume. Portul, situat la 11 km de capitală, are un front de cheuri de 1 km, cu adâncimi de 8–9 m.

KOFF *ist.* Navă olandeză cu doi arbori şi vele construită până în sec. XIX şi folosită în mările nordice pentru transport marfă. Avea 20 m lungime şi 1,5 m lăţime.

Koff

„KOGĂLNICEANU" Monitor *v.* „MIHAIL KOGĂLNICEANU"

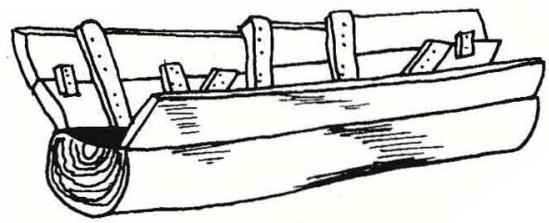
KOKURA Oraş-port situat în N Ins. Japoniei Kyushu pe ţărmul Str. Shimonoseki. Unul din centrele industriale ale zonei. Peste 300 mii loc. Ind. siderurgică, de armament, textilă, de porţelanuri, chimică. Export de cărbuni.

KOLA (I) Golf în N Pen. Kola la M. Barents, având forma unui fiord lung de 57 km şi lat de 7 km la intrare şi 1 km în partea de S. Ad. 300 m. Ţărmuri înalte, abrupte, cu vegetaţie de tundră. Iarna îngheaţă numai lângă coastă. Maree semidiurnă de 4 m înălţime. Pe ţărmul de V, în apropiere de intrare, se află or. Poliarnâi folosit în al doilea RM ca punct de bazare a Flotei sovietice de Nord. Pe ţărmul de E sunt situate or. Severomorsk şi Murmansk; ultimul fiind un important port al Rusiei, accesibil navigaţiei tot timpul anului.

KOLA (II) Pen. în NV părţii europene a Federaţiei Ruse, între M. Albă şi M. Barents. Supr. 100 mii km². Relief muntos în V (M-ţii Hibini), alt. max. 1191 m şi deluros în S şi centru. Numeroase lacuri glaciare. Climă blândă (între –5 şi +14° C) datorită influenţei Golfstromului. Vegetaţie de tundră şi păduri de conifere. Expl. de apatite, nefelin (aluminosilicat de sodiu) şi nichel.

KOMANDOR Arh. de origine vulcanică format din 4 insule, situat la limita între M. Bering şi Oc. Pacific, la 200 km E de Pen. Kamciatka. Aparţine Federaţiei Ruse. Supr. totală 1848 km². Relief cu alt. până la 751 m. Ţărmuri stâncoase slab dantelate. Ins. pr.: Bering cu or. Nikolsk. Temp. aerului: +10° C aug., –4° ian. Vânat, pescuit. Denumire dată în memoria navigatorului rus Vitus Bering care l-a descoperi în 1741 şi avea gradul de comandor.

KOMIENGA *ist.* Luntre construită dintr-un singur trunchi de copac (monoxilă), folosită de vechii slavi.

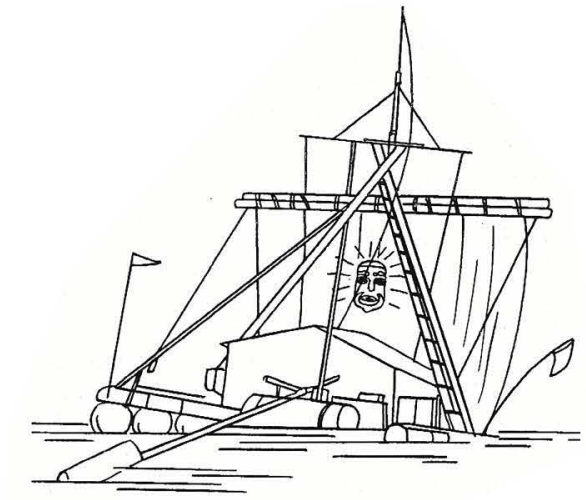


Komienga

„KONSTANTIN" (Velikii kniaz Konstantin) *ist.* Navă comercială rusă transformată în 1876 în navă-bază şi de sprijin pentru şalupe torpiloare. Putea ambarca 4 şalupe armate cu torpile de şcondru, torpile remorcate sau torpile automobile tip Whitehead, mărind astfel raza lor de acţiune. În timpul războiului ruso-româno-turc (1877–1878), a executat cu şalupele sale un atac asupra escadrei otomane care era ancorată în rada portului Sulina, atac condus de cpt. lt. S. O. Makarov (3 mai 1877). Alte atacuri au mai fost executate la Batumi, dar vigilenţa echipajelor turceşti şi imperfecţiunile materialului de torpile, la acea vreme aflat la începuturile folosirii sale, nu au adus succese pe măsura

eforturilor depuse. Caracteristici: depl. 2500 t; vit. 12,7 Nd; tunuri I/150 mm (mortier); IV/107 mm (ghintuit).

„KON-TIKI" Plută (purtând numele unui conducător incaş despre care se crede că în sec. V d.Hr. ar fi traversat cu armata sa pe plute Oc. Pacific) cu ajutorul căreia şase oameni temerari, în frunte cu savantul norvegian Thor Heyerdahl, au făcut una din cele mai originale expediţii ale secolului nostru, traversând Oc.



Kon-Tiki

Pacific din America de Sud în Polinezia. Pluta a fost construită din buşteni de balsa cu lungimea de 14 m, fără a folosi cuie sau legături metalice, având toate detaliile plutelor vechilor peruani, chiar şi acelea despre a căror destinaţie s-a aflat abia în cursul călătoriei (de ex., derivorul mobil). Participanţii la această expediţie şi-au propus să confirme ipoteza potrivit căreia locuitorii Polineziei şi ai altor arhipelaguri vecine ar fi la origine indieni din America şi nu descendenţi ai locuitorilor Asiei de Sud-Est. Ambarcaţiunea a părăsit portul Callao (Peru) la 28 aprilie 1974 şi după o sută de zile, timp în care a parcurs 4 300 Mm, fiind purtată de curentul ecuatorial de sud şi de alizee, a ajuns, la 7 august 1974, la insula Raroia (arh. Touamotou). Deşi problema provenienţei populaţiei din Polinezia nu a fost încă elucidată, posibilitatea ca unii indieni din Peru să fi ajuns în aceste insule pe mijloace folosite cu peste un mileniu în urmă a fost pe deplin confirmată prin reuşita expediţiei.

KORO, Marea ~ Mare interinsulară în Oc. Pacific situată între Ins. Fiji şi Ins. Lau. Limitele mării nu au fost stabilite. Ad. dominante 1500–2500 m. Clima şi regimul hidrologic sunt identice cu spaţiile adiacente ale oceanului. Marea abundă de insule şi recifuri coraligene care prezintă pericole pentru navigaţie.

KOS, Ins. (*gr.* – Kos. *turc.* – Istanköy) Insulă grecească în M. Egee din grupul Ins. Sporadele de Sud în apropierea litoralului turcesc. Supr. 257 km²; cca 30 mii loc. Relieful reprezintă un platou de cca 100–130 m alt. iar în partea estică sunt munţi de 864 m alt. Culturi de viţă de vie, tutun, citrice, bumbac, pescuit. Pr. oraş: Kos.

KOSAVA Vânt local puternic dinspre SV în zona Baziaş–Porţile de Fier care poate produce valuri de peste 2 m înălţime.

KOSLINSKI Familie de ofiţeri de marină român descendenţi dintr-o familie nobiliară din Polonia. **K. Emanoil** (1853–1909 n. Bucureşti). Contraamiral (1906). După absolvirea liceului Sf. Sava, a urmat cursurile Şcolii Navale din Brest (Franţa). Între 1875–1877 s-a specializat în arme sub apă la Kronstadt (Rusia). În 1877, în timpul Războiului pentru Independenţă instalează primul baraj de mine pe Dunăre la Nedeia destinat să împiedice mişcările monitoarelor turceşti. A organizat Corpul Apărării Submarine şi prima secţie de torpilori din Flotila Română. În 1890 devine comandant al bricului „Mircea I", iar în 1894 al Cr. „Elisabeta". Comandant al MM (1901–1909). **K. Gheorghe** (1889–1950) Viceamiral (1945). Fiu al CAm K. Emanoil. Specializat în arme submarine la Toulon. Cu gradul de cpt. cdor este numit adjutant al regelui Ferdinand. În perioada 1927–1931 supraveghează la Fiume (Italia) construcţia navei-bază „Constanţa" şi a primului Sm. românesc, „Delfinul". În 1940 este numit subsecretar de stat pentru marină. Gheorghe K. a fost promotorul armei submarine în Marina Română. S-a pensionat în 1941. În 1948 este condamnat pe motive politice şi a decedat la închisoarea de la Aiud. **K. Nicolae** (1921–2003) Comandor. Fiu al VAm K. Gheorghe. Absolvent al Şcolii Navale Constanţa promoţia 1942 şi al Şcolii de Aplicaţie a ofiţerilor de marină la Turnu-Măgurele. În a doilea RM este ambarcat pe Ds. „Mărăşti" şi pe Mon. „Lahovary" şi a participat la misiuni în zona Bosforului, la Odessa şi Sevastopol. După război, în diferite funcţiuni la Comandamentul Apărării Litoralului şi profesor la Şcoala Navală. Reputat istoric naval. După trecerea în rezervă, publică o serie de lucrări, între care **Războiul naval de-a lungul veacurilor**, lucrarea de referinţă **Marina Română în al doilea RM**, în colaborare cu CAm. Raymond Stănescu ş.a.

KOSS, prismă *v.* prismă Koss.

KÖRT, ajutaj/diuză Dispozitiv fixat în jurul elicei la navele portuare şi fluviale şi folosit pentru sporirea randamentului acesteia.

KOTLIN (*fin.* Kattila) Ins. în G. Finic situată la 27 km V de Sankt-Petersburg. Supr. 15 km². *ist.* În 1703, pe insulă a fost construită de împăratul Rusiei Petru I fortăreaţa Kronşlot (azi Kronstadt).

KOTZEBUE, Otto Efstafievici (1787–1846) Navigator şi explorator rus de origine germană. Participă la prima sa expediţie în jurul lumii (Krusenstern 1803–1806) ambarcat pe velierul „Nadejda". Participă la războiul ruso-suedez (1808–1809) la comanda unei nave de transport. Între 1815–1818 (cu bricul „Riurik") a efectuat a doua călătorie în jurul lumii, soldată cu descoperirea a numeroase insule în Oc. Pacific şi cercetări care au contribuit la completarea cunoştinţelor geografice asupra unor arii întinse. A explorat o parte a ţărmului Pen. Alaska (500 km) necunoscută până atunci şi unde un G. îi poartă numele. În a treia expediţie în jurul lumii (1823–1826) descoperă alte noi insule din Polinezia şi Micronezia (din Arh. Hawaii, Marshal, Touamotou şi alte zone). Autor al lucrărilor: **Călătoria în Oc. sudic şi Str. Bering pentru descoperirea pasajului de NE, Noua călătorie în jurul lumii** ş.a.

KRAKATAU Ins. situată în Str. Sund din Oc. Pacific între Insulele Jawa şi Sumatra, cunoscută prin vulcanul activ cu acelaşi nume, aflat pe insulă. Supr. 10,5 km², alt. 813 m. În aug. 1883 s-a produs o erupţie extrem de puternică a vulcanului K. sub formă de explozie, care a distrus 2/3 din ins. vulcanice din zonă, formând un crater submarin gigantic. Valul seismic (tsunami) provocat de explozie a ajuns pe coastele altor insule, în special Jawa şi Sumatra, şi a făcut 36 mii de victime omeneşti şi pagube uriaşe. Volumul produselor erupţiei a fost estimat la 19 km³. Aruncată la o înălţime de cca 80 km, cenuşa vulcanică s-a menţinut în atmosferă câţiva ani. În 1927–1929, în urma unei erupţii submarine s-a format o nouă ins. vulcanică: Anak Krakatau (*indonez.* „Copil al lui Krakatau") cu o înălţime de 132 m. Ultima erupţie s-a produs în 1950–1952.

KRAKEN *ist.* Monstru marin fabulos care ar fi trăit în apele de pe coastele Americii şi Norvegiei.

KRASNOVODSK (Nebit Dag) Oraş-port în E Rep. Turkmenistan, situat la ţărmul G. cu acelaşi nume din M. Caspică (al treilea port ca mărime din Caspica după Mahaci-Kala şi Baku). Fondat în 1869 de Rusia ca fort militar. Din 1899 a devenit un punct important în urma construcţiei liniei de CF care traversează Asia Centrală pornind de la K. şi se leagă printr-o linie de feribot Krasnovodsk–Baku cu magistrala de CF care traversează Caucazul. Prin port se realizează un intens trafic de mărfuri şi pasageri în ambele sensuri. Intrepr. metalurgice, de prelucrare a ţiţeiului, alimentare. Şantier naval.

KRISTIANSAND Oraş-port în sudul Norvegiei (260 km SV de cap. Oslo) situat pe ţărmul de V al golfului Kristiansand – Fjord la Str. Skagerrak. Lung. frontului de cheuri peste 2 km; ad. 12 m; ad. în locurile de staţionare la ancoră 40 m. Volumul traficului anual de mărfuri 1 mil. t. Şantierele navale asigură reparaţia diferitelor categorii de nave civile şi militare. Lung. frontului de cheuri 1,6 km cu ad. până la 18 m. Depozite subterane de combustibil, tehnică de luptă şi ateliere subterane.

KRONSTADT Oraş-port şi bază a flotei militare a Rusiei din M. Baltică situat pe Ins. Kotlin din G. Finic la 15,6 Mm (29 km) de Sankt-Petersburg. Peste 40 mii loc. *ist.* Întemeiat de ţarul Petru cel Mare în 1703 drept fortăreaţă de apărare a Petersburgului şi centru de pregătire a specialiştilor flotei. În al doilea RM, între anii 1941–1945, forţele Flotei baltice bazate la K. au participat la apărarea Str. Tallin şi Leningrad, la luptele de la Ins. Hanko şi Moonsund şi la bătălia pentru înfrângerea armatei hitleriste pe frontul de la Leningrad.

KRUSENSTERN, Ivan Fiodorovici (1770–1846) Amiral. Navigator rus de origine estoniană (Krusenstern Adam Iohann). A participat la războiul ruso-suedez (1788–1790). A urmat cursuri de pregătire în marina britanică (1793–1799). A explorat sudul Oc. Atlantic şi partea de N a Oc. Pacific (1803). Între 1803–1806 a condus o expediţie în jurul Pământului cu velierele tip corvetă „Nadejda" şi „Neva". Membru fondator al Societăţii de Geografie din Rusia. Autor al unei descrieri a călătoriei în jurul lumii şi al unui atlas geografic. Numele său îl poartă o str. din Arh. Kurile, o ins. din grupul Ins. Marshall şi un atol din Arh. Touamotou. (Tuamatu).

„KRUSENSTERN" Unul dintre cele mai remarcabile veliere din lume de tip navă-barc, cu patru arbori, având corpul de oţel; lansat în 1926 în Germania sub numele de „Padua", fiind ultima navă de acest tip construită vreodată pentru transport mărfuri. A fost folosită iniţial de către un armator din Hamburg pentru comerţul cu nitraţi, iar apoi pentru transportul de grâne din Australia. După ce în 1930 a pierdut 4 oameni căzuţi în mare într-o furtună la C. Horn, a fost practic scoasă din serviciu (1932). În 1946 a fost preluată de URSS în cadrul despăgubirilor de război şi amenajată pentru pregătirea ofiţerilor din marina civilă. I s-a dat numele navigatorului rus de origine estoniană Adam Johann Krusenstern (1770–1846) Caracteristici: capacit. 5725 tone, L 115 m; l 14 m; înălţimea magaziei 7,9; supr. velelor 3400 m²; echipaj 265 de oameni (nume scris şi Krusenshtern sau Kruzenştern).

KUNIKE, Adolph Autor austriac al unui album cu desene de nave, porturi etc. de pe Dunăre, publicat la Viena în 1826. Albumul este întitulat **Donau Ansichten** şi cuprinde 264 de planşe alb-negru, între care şi porturile de pe Dunărea românească, plus descrieri topografice, istorice şi etnografice.

KURDOGLU (sau KURTOGLU), **Fevzi** Ofiţer de marină, cercetător şi istoric naval turc. A predat istoria la Şcoala Militară de Marină a Turciei. Este cunoscut în România prin lucrarea sa **„Operaţii navale în războiul ruso-turc din 1877–1878" (1877–78 Türk–Rus Harbinde Deniz Harekâti)** publicată în 1935.

KURILE, Ins. ~ 1. Lanţ de insule vulcanice ce se întind pe o distanţă de 1200 km între Pen. Kamceatka (Rusia) şi Ins. Hokkaido (Japonia). Separă M. Ohotsk de Oc. Pacific, dar fac legătura dintre cele două întinderi de apă prin 26 de strâmtori dintre insulele arhipelagului. Supr. totală 15,6 mii km². Aparţine Rusiei. Arh. este format din 30 insule mari şi numeroase insule mici dispuse pe două şiruri. Ins. pr. sunt Paramusir, Kunasir, Iturup, Urup. Seismicitate accentuată. Pe insule se află cca 38 de vulcani activi. Relieful, cu mici excepţii, muntos; alt. max. 2339 m. Ţărmurile înalte abrupte sunt numai pe alocuri joase şi nisipoase. Puţine golfuri şi băi favorabile acostării navelor. Climă temperată musonică mai rece datorită curentului rece Oja-Sivo. Temp. med. ian. –6 –7° C, în aug. +10° C la N şi +17° C la S. Pr. porturi: Severo Kurilsk (Ins. Paramušir); Jujno Kurilsk (Ins. Kunašir) *ist.* Cunoscute de pescarii ruşi încă din sec. XVII, au fost explorate în sec. XVIII–XIX de navigatorii ruşi Kozârevschi (1711), Krusenstern (1805), Golovnin (1811) ş.a. şi trecute pe harta Rusiei. În 1875 trec în stăpânirea Japoniei. În 1945, în urma înfrângerii Japoniei în al doilea RM, sunt luate în stăpânire de URSS (azi Rusia). **2.** Groapa K. Fosă submarină în apropiere de arh. cu acelaşi nume. Ad. max. 10542 m. La 15 iul. 1962 batiscaful francez „Archimede" a atins aici adâncimea de 9545 m.

KURILELOR, curentul ~ *v.* curentul OJA-SIVO.

KURO-SIVO (*jap.* „Kuro" - negru, „Sivo" curent) Curent cald în Oc. Pacific la ţărmurile de S şi E ale Japoniei, reprezentând o continuare a curentului Vânturilor Alizee de Nord după intrarea acestora prin str. dintre Ins. Taiwan şi Ins. Ryukyu din M. Chinei de Sud. Partea principală a curentului se consideră sectorul de la ieşirea în ocean prin str. de N a Ins. Ryukyu şi până la 36° lat. N şi 145° long. E, unde se abate spre E şi trece în curentul Pacificului de N. O ramificaţie a curentului K.S. întâlneşte la 40° lat. N curentul rece al Kurilelor, formând numeroase vârtejuri de apă. La S de C. Shimonoseki (extremitatea sudică a Ins. Honshu) are lăţimea de 170 km şi pătrundere în adâncime de cca 700 m. Transferul de apă se ridică aici la 75 m^3/oră. Către 35° lat. N puterea curentului se reduce. Temp. apei este de +28° C la S şi +25° C la N în aug. şi +18° +12° C în febr. Vit. curentului la S 6 km/h şi la N 1–2 km/h. Asemănător curentului Golfstream din Oc. Atlantic, curentul K.S. formează în Oc. Pacific un sistem de curenţi calzi care exercită o puternică influenţă asupra climei şi condiţiilor hidrologice în partea de N a acestui ocean.

KUWAIT (Kuweit) Oraş-port *v.* Al Kuwait.

KUZNEŢOV, Nicolai Gherasimovici (1904–1974) Amiral de Flotă. Absolvent al Şcolii Navale (1926) şi al Academiei Militare de Marină (1932). Din 1932 comandant de Cr. în flota din M. Neagră. În 1936, ataşat naval şi şeful grupului de consilieri militari în armata republicană din Spania. Din 1937, comandant al flotei URSS din Pacific. În perioada 1939–1946, comandant suprem al flotei militare maritime a URSS. A participat la Conferinţa de la Ialta şi Potsdam a şefilor de state ale coaliţiei antihitleriste (1945). Între 1953–1956, prim locţiitor al ministrului Apărării pentru probleme de marină. În 1956 este îndepărtat din marină în mod abuziv de către Stalin. Reabilitat în 1988 (post-mortem).

KYUSHU Ins. în S Arh. Japoniei, a treia ca mărime. Înconjurată la E de Oc. Pacific, la NE de M. Seto-no-uchi (M. interioară a Japoniei) şi la V de M. Chinei de Est. Supr. (cu cele 373 insulie din vecinătate) 42,6 mii km^2; pop. cca 13,5 mil. loc. Ţărmul în partea de E este înalt şi drept. Ţărmurile de NE şi V sunt dantelate cu golfuri ce pătrund adânc în uscat. În partea de S G. Kagoshima formează două peninsule. Relief muntos cu înălţimi medii şi câmpii litorale. Pe platoul vulcanic se află vulcani stinşi şi activi care au erupt ultima oară în 1958. Climă subtropicală musonică. Temp. iarna 0° C în munţi şi +10° C la poalele munţilor; vara: +15° şi +28° C. Vegetaţie abundentă. În S, vegetaţie tropicală. Culturi de orez, ceai, trestie de zahăr. Expl. de cărbuni. Pr. oraşe şi porturi: Fukuoka, Kumamotu, Nagasaki, Sasebo, (BMM) Kagoshima.

L

L Pavilion din Codul internațional de semnale care, ridicat izolat, înseamnă: „Opriți imediat nava dv.".

LABĂ DE AMARARE Armătură metalică în formă de U, având la un capăt un lanț cu întinzător care se prinde de copastia bărcii. Întinzătorul se întinde pentru a amara bărcile așezate pe cavaleți; *v. fig.* cavalet.

LABĂ DE BULINĂ *înv.* Labă de gâscă ce prinde bulina de velă; *v. fig.* bulină.

LABĂ DE GÂSCĂ Ansamblu format din două sau mai multe capete de parâmă matisite la un loc, care prind același obiect. Când are două brațe inegale L.d.G. se mai numește și gură de zmeu.

LABĂ DE PISICĂ Încrețitură a mării, abia vizibilă la orizont, semn al unui început de vânt pe care velele nu îl simt încă.

„LA BELLE POULE" Velier de tip schooner; navă-școală a flotei franceze. Construit în 1932 la Kiel în Germania. Caracteristici: depl. 275 t; dim. 32,45 x 7,40 x 3,65 m; echipaj 50 oameni. Poartă numele unei fregate a marinei militare franceze (30 tunuri) care s-a distins în războiul de independență a coloniilor americare într-o luptă victorioasă împotriva unui inamic superior (1779).

LABRADOR (I) Mare de bordură din Oc. Atlantic, între Ins. Groenlanda și Canada, mărginită la V de Pen. Labrador și Ins. Newfoundland, (Terra Nova) limitată la E (în mod convențional) de linia de la C. Farwell (Groenlanda) la C. Saint Francis (țărmul de SE al Ins. Newfoundland), iar la N de paralela 60° lat. N. Supr. 841 mii km²; ad. medie 1898 m, max. 4316 m. În N și V mării L. tot timpul anului se întâlnesc aisberguri. Temp. apei –1° C iarna; + 8–10° C vara. Salinitatea 30–32‰ 2. Curent rece în N Oc. Atlantic ce se formează în Str. Denis în urma contopirii curentului din bazinul arctic cu cel din V Groenlandei; se deplasează către S de-a lungul Pen. Labrador până în zona de convergență cu ramificația de NE a curentului Golfstream. Vit. 1,5 Nd (2,8 km/h). Temp. sub 1° C, salinitatea 30–32‰. Poartă ghețuri marine și aisberguri care periclitează navigația în zonă.

LABRADOR (II) Peninsulă a continentului nord-american în NE Canadei. Se mărginește la E cu Oc. Atlantic și G. acestuia Sf. Laurențiu, la N cu Str. Hudson și la V cu G. Hudson. Țărmurile de V și N sunt joase și drepte, iar cele de E crestate de fiorduri. Supr. 1,4 mil. km². Relieful este în mare parte deluros, cu alt. med. de 600 m și max. de 1670 m. Climă subarctică aspră, puternic influențată de Oc. Înghețat de Nord și curentul rece al Labradorului. Temp. med. –20 –25° C, iar în iernile geroase temp. atinge –50° C. O mare parte a teritoriului este acoperită de ghețuri veșnice. Vegetație specifică tundrei. Bogată în zăcăminte de fier, nichel, cupru. Populație rară care se ocupă cu vânătoarea de vulpi, jderi, râși ș.a. pentru blănuri. *ist.* Primii descoperitori ai Pen. L. au fost normanzii (sec. X d.Hr.). La sfârșitul sec. XV, țărmurile Pen. L. au fost explorate de navigatorul britanic de origine italiană John Cabot.

LAC Bazin de apă dulce, salmastră sau sărată cu diferite forme și mărimi, format în adânciturile (depresiunile) uscatului în care circulația apei este redusă. L. pot fi: închise, cu scurgere și intermediare. Unele L. sunt legate de mare formând lagune, limanuri, ghioluri sau de fluvii formând bălți, gârle. Pot fi de origine tectonică (cele mai mari și mai adânci), vulcanică, carstică, glaciară ș.a. Sunt situate la altitudini diferite față de nivelul mării (L. Arport din Tibet ajunge la 4400 m alt.) și sub nivelul mării (L. (M.) Moartă la –392m). Suprafața totală a lacurilor naturale de pe glob, în mare parte navigabile, se ridică la cca 2,7 mil. km² (cca 1,8% din supr. uscatului). Unele din cele mai mari lacuri naturale de pe glob sunt date în anexă.

„LAC MOLDOVENESC" (despre M. Neagră, până la venirea turcilor) Denumire păstrată în timpul domniei lui Alexandru cel Bun și Ștefan cel Mare când flota Moldovei, în colaborare cu cea genoveză, dominau vestul M. Negre.

„LAC TURCESC" (despre M. Neagră, dominată de turci în Evul Mediu).

LACCADIVE, Ins. ~ (în *sanscrită* – o sută de mii de ins.) Arh. în M. Arabiei la V de Pen. Industan. Terit. indian (statele Minicoy și Amindivi); se compune din două grupuri principale (de la N la S): Amindivi și Laccadive; în extremitatea de S a acestora se află Ins. Minicoy. Supr. 1000 km²; pop. cca 30 mii loc. Reprezintă atoluri tipice coraligene cu lagune. Înălțimea depășește nivelul mării cu 3–4,5 m. Climă subecuatorială musonică, maritimă. Cresc palmieri, cocotieri, arbori de pâine ș.a. Export: nuci de cocos, batate, copra, carapace de broaște țestoase. Pescuit.

LA CORUÑA Oraș-port în NV Spaniei (Galicia) pe țărmul g. cu același nume din Oc. Atlantic. Important port comercial și de pescuit. Întreprinderi de construcții navale, de prelucrare a metalelor, de conservare a peștelui, ind. sticlăriei și de armament. BMM a flotei spaniole și importantă bază de buncheraj pentru navele în tranzit.

LACRIMĂ 1. Picătură de apă care apare lângă niturile bordajului sau ale unui perete. 2. *arg.* Picătură de pitură care cade de pe pensula unui marinar începător în piturare sau picătură ce se scurge pe un perete vertical

când stratul de pitură este gros şi insuficient de bine întins.

LADĂ DE BARCĂ DE SALVARE Ladă pentru obiectele de armament ale bărcii de salvare, care nu au post fix.

LADOGA Cel mai mare lac din Europa situat în NV Federaţiei Ruse, în apropiere de St. Petersburg. Supr. 18 400 km²; ad. med. 51 m; max. 225 m. Ţărmul în partea de NV este abrupt şi dantelat, iar în rest este uşor înclinat. Alimentat de numeroase cursuri de apă. Din L. izvorăşte Fl. Neva. În timpul iernii îngheaţă. Prin râuri şi canale comunică cu. M. Baltică, M. Albă şi bazinul Fl. Volga, întegrându-se în sistemul navigaţiei interioare a Federaţiei Ruse. În al doilea RM (1941–1945), pe gheaţa lacului s-a construit un drum auto pe care s-a aprovizionat oraşul Leningrad asediat de trupele germane, numit „drumul vieţii".

LAGAN Marfă aruncată peste bord şi marcată cu o geamandură sau cu o căpăţână pentru a putea fi recuperată ulterior.

LAGOS Oraş-port şi cap. Nigeriei situat pe ţărmul G. Guineii la Oc. Atlantic. Instalaţiile portuare ocupă malul lagunei şi al ins. legate cu poduri şi un canal de partea continentală. Al doilea oraş ca mărime şi pr. port al Nigeriei. Cca 350 mii loc. Portul este protejat de 2 moluri şi un dig. Ad. pasei de acces cca 9 m. Lungimea frontului de cheuri 7,8 km. Volumul traficului anual de mărfuri 5,5 mil. t. Se importă: maşini, prod chimice, petrol, ciment ş.a. Se exportă: cauciuc, cacao, ulei de cocos, arahide, bumbac ş.a. Şantierele navale asigură reparaţia navelor civile şi militare de tonaj mediu. BMM a flotei nigeriene. Aerodrom la 18 km NE de L.

LAGUNĂ *hd.* **1.** Porţiune din bazinul unei mări cu apă sărată sau salmastră, separată printr-un cordon de litoral sau printr-un banc de nisip, putând însă comunica uneori cu marea printr-o trecere îngustă; *sin.* lac litoral, ghiol. **2.** Bazin de apă, de obicei de formă rotundă, situat în mijlocul unui atol.

„LALAGE" *spt.* Clasă internaţională de yachturi de 6 m construită la Gosport (Anglia) în 1936 de către firma Comer Nicholson după proiectul lui Charles E. Nocholson pentru a reprezenta Marea Britanie la Jocurile Olimpice. Perfecţionarea construcţiei, îmbunătăţirea echipamentului şi regulile stricte de navigaţie impuse de proprietari au făcut din „Lalage" cea mai bună ambarecaţiune din clasa „şase metri" din perioada respectivă.

LA MANCHE *v.* Marea Mânecii.

LAMBRIU Panou din lemn aşezat pe bordaj de-a lungul unei cuşete pentru a apăra de umezeală şi răceală.

LAMPĂ *înv., sin.* felinar.

LAMPĂ DE SIGURANŢĂ Lampă cu flacără deschisă, folosită pentru controlul anumitor compartimente ale navei (santine, magazii, tancurile de produse petroliere, tancurile de gaze lichefiate şi la cele de balast şi apă) după curăţirea lor, în scopul stabilirii conţinutului de oxigen din acestea, înainte de intrarea oamenilor pentru lucrări de întreţinere. Se află în dotarea obligatorie a navelor.

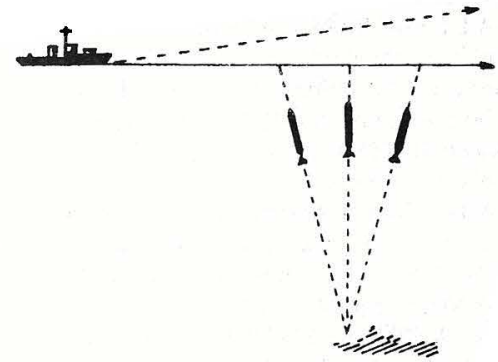
LAMPIST Marinar care are în primire lampisteria.

LAMPISTERIE Cheson sau încăpere în care se ţin felinarele navei ce nu sunt la post fix şi felinarele de rezervă.

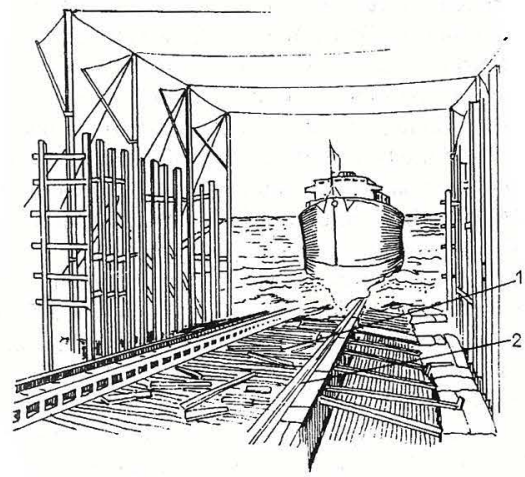
LANCE DE BALENIER *înv.* Lance cu fierul alungit, cu ajutorul căreia se omorau, în momentul ieşirii la suprafaţă, balenele atinse de harpoane.

LANG, răsucire; *v.* parâmă.

LANSARE 1. *mil.* Acţiunea de propulsare şi de îndreptare spre ţintă a unui anumit gen de armament: rachetă, torpilă, bombă, grenadă antisubmarină etc. **L. în jerbă** L. mai multor torpile, formând un fascicul, împotriva aceleiaşi ţinte. **2.** Operaţiune prin care o navă

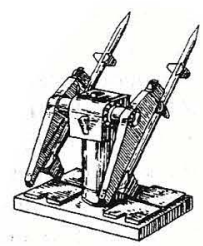


Lansarea torpilelor în jerbă



Lansarea longitudinală a unei nave:
1 – cale de lansare; *2* – filă de lansare.

construită pe cală este adusă la apă. Când nava este construită într-un doc uscat, L. constă doar din umplerea docului cu apă. **L. laterală** Operaţiune de L. a unei nave având axa longitudinală paralelă cu malul cu ajutorul unor cărucioare cu care este trasă la apă, îndeosebi pe fluvii. **L. longitudinală** L. obişnuită a unei nave având axa longitudinală perpendiculară pe mal, cu ajutorul unui leagăn care alunecă pe căi de lansare până la apă.



Lansator de rachete de tip naval

LANSATOR *mil.* Instalaţie destinată lansării diferitelor categorii de armament: rachete, grenade antisubmarine etc. Cele mai multe instalaţii au un sistem de acţionare şi unul de dirijare la ţintă.

LANSATOR DE GRENADE ANTISUBMARINE Instalaţie montată pe nave de suprafaţă destinată lansării grenadelor antisubmarine. Constă dintr-o platformă înclinată de obicei în pupa navei cu un sistem de lansare a grenadelor ASm.

LANŢ-CĂLĂUZĂ *v.* lanţ de ancoră.

LANŢ DE ANCORĂ Lanţ compus din segmente cu lungimea de 25 m, denumite chei, care sunt legate între ele prin chei de împreunare de tip obişnuit sau patent (brevetate). La lanţurile cu chei de tip comun, după cheia de împreunare urmează o za terminală fără pod. Ancora se fixează cu inelul de o cheie de ancoră, după care urmează o za fără pod, o cheie cu ţâţână şi una-trei zale obişnuite; acestea se prind la cheia de împreunare a primei chei de lanţ. La navele fluviale lanţul nu este împărţit în chei, având, de regulă, zale fără pod; pot exista însă două lanţuri: **L. gros**, cu zale de calibru mai mare, prins la inelul ancorei, şi **L-călăuză** sau erchet, legat de diamantul ancorei; *v.* cap de şarpe. ◇ „Lanţul apic/la pic" Formulă prin care se raportează că lanţul este vertical. „Lanţul întinde înainte/la travers" etc. Formulă prin care santinela la ancoră raportează direcţia în care întinde lanţul.

LANŢ DE CĂLCÂI Lanţ de greement pe care se reazemă călcâiul săgeţii bompresului.

LANŢ DE CORP MORT Lanţ care uneşte între ele ancorele unei instalaţii de corp mort. Este aşezat pe fundul apei şi se compune din braţe de lanţ care pornesc câte unul de la fiecare ancoră a instalaţiei, unindu-se la un inel central; de acesta se leagă printr-o cheie de împreunare lanţul de ancorare al geamandurii.

LANŢ DE FUND 1. *v.* geamandură. **2.** *v.* paiet de gaură de apă.

LANŢ DE GEAMANDURĂ Lanţ cu zale cu secţiune pătrată, care serveşte la ancorarea geamandurilor.

LANŢ DE GHIORDELE Procedeu de scoatere a apei dintr-un compartiment inundat sau de aducere a apei la locul unui incendiu, unde nu se poate acţiona cu pompele, folosind două-trei ghiordele care se trec din mână în mână de marinari înşiruiţi în lanţ, începând din compartimentul inundat şi până la copastie, unde apa se deşartă în mare, respectiv, de la mare la locul incendiului.

LANŢ DE GREEMENT Lanţ cu zale fără pod, folosit la unele manevre curente sau fixe. Poate avea zale scurte sau zale lungi.

LANŢ DE MĂSURARE Lanţ cu zale plate, cu care se măsoară perimetrul navei pentru a calcula tonajul registru.

LANŢ DE SART *înv.* Lanţ fixat cu un capăt de bordajul navei la un fier de sart asigurat cu un contrafier, iar cu celălalt, de zbirul capului de berbec inferior al unui sart; *v.* lanţuri.

LANŢ DE SIGURANŢĂ Lanţ fixat cu un capăt pe pana unei cârme din lemn, iar cu celălalt pe bordajul navei, pentru a nu se pierde pana în cazul ruperii axului cârmei.

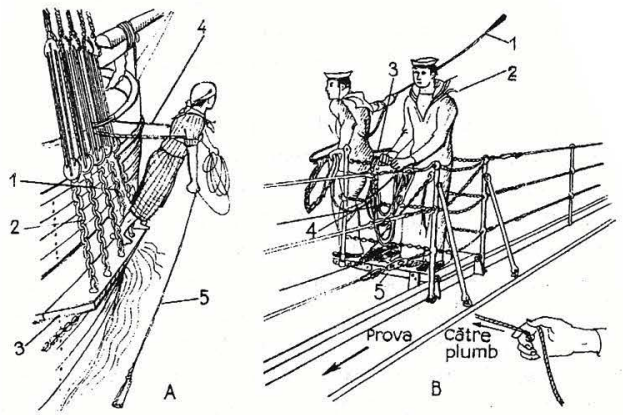
LANŢ DE TROŢĂ Bucată de lanţ care face legătura între timonă şi echea cârmei, ca element din transmisiile cârmei.

LANŢ GROS *v.* lanţ de ancoră.

LANŢ HIPERBOLIC Sistem format din cel puţin o staţie de emisie principală şi două staţii secundare pentru sistemele de navigaţie hiperbolice. În funcţie de sistemul de navigaţie, există lanţ „Decca", lanţ „Loran" etc.

LANŢANĂ Parâmă obţinută prin răsucirea a trei sau a patru şuviţe cu sau fără inimă centrală; *v.* parâmă, răsucire.

LANŢURI 1. *înv.* Loc pe portsart, între lanţurile sarturilor din care se sonda pe vremea navelor cu vele. **2.** Platformă mică, rabatabilă la prova, fixată prin două L.; de pe această platformă se sondează cu sonda de mână, sondorul fiind înclinat în afara bordului şi ţinut de o chingă. „Doi oameni la L.!" Comandă pentru ca doi sondori să treacă la L. pentru a sonda.



Lanţuri:
A – lanţuri pe o navă cu vele: *1* – lanţuri; *2* – lanţ de sart; *3* – portsart; *4* – chingă; *5* – sondă balansată; *B* – lanţuri pe o navă fără vele: *1* – sondă balansată; *2* – sondor gata să treacă la sondă; *3* – chingă; *4* – sondă făcută colac; *5* – lanţuri.

LANZAROTE Cea mai vestică Ins. din Arh. Canare. Aparţine Spaniei. Supr. 844,3 km²; cca 30 mii loc. Ins. vulcanică cu relief muntos şi alt. până la 670 m. Vulcanul activ Montaños de Fuego a erupt puternic în 1730 şi 1825. Climă tropicală musonică. Vegetaţie veşnic verde. Cereale, viţă de vie, citrice. Pr. oraş-port: Arrecife.

LA PÉROUSE, Jean François de Galup, conte de ~ (1741–1788). Navigator şi explorator francez. Din 1756 în marina militară. În 1785–1788 a condus o expediţie în V Oc. Pacific, unde a explorat ţărmurile de V ale Americii de Nord şi pe cele din E Asiei. Aici a descoperit str. dintre Ins. Hokkaido şi Ins. Sahalin care-i poartă numele. A cercetat coastele Australiei şi Tasmaniei. Ieşind din portul Sidney, a dispărut fără urmă în zona Arh. Noile Hebride. Rămăşiţele expediţiei au fost descoperite în timpul operaţiunilor de căutare din anii 1820, 1828 şi 1964 pe Ins. Vanikoro (grupul Ins. Santa Cruz).

LA PÉROUSE (Soya) Str. între Ins. Sahalin (Rusia) şi Hokkaido (Japonia) care face legătura între M. Ohotsk şi M. Japoniei. Lăţimea 23,2–110 Mm; ad. şenalului navigabil 27–118 m Curentul de suprafaţă se deplasează din M. Japoniei în M. Ohotsk şi are vit. de 1–2 Nd. Maree diurnă care atinge 1,5 m înălţime. Iarna şi

primăvara apar gheţuri plutitoare şi numai în iernile geroase Str. este acoperită de gheaţă. Din mai şi până în aug. sunt ceţuri; în sept. bântuie taifunuri. Numele a fost dat în amintirea exploratorului francez La Pérouse care a descoperit str. în 1787.

„LA PIC" În manevra de plecare de la ancoră a navei se anunţă că ancora este „la pic" atunci când lanţul are poziţia verticală, iar ancora este pe punctul de a se smulge; se spune la „pic lung" despre poziţia lanţului de ancoră, pe timpul virării, când este întins înainte, aproape paralel cu direcţia straiului, făcând deci un unghi ascuţit cu suprafaţa apei. De la această poziţie, continuând virarea, se ajunge în poziţia „la pic".

LA PLATA Oraş-port în E Argentinei situat pe ţărmul sudic al estuarului (golfului) cu acelaşi nume la Oc. Atlantic. Cca 400 mii loc. Important port pentru exportul produselor din pampa Americii de Sud: cereale, carne, lână, piei brute. Rafinărie de petrol, mori, şantiere navale. Nod de cale ferată.

LA PLATA (*sp.* Rio de la Plata–Fl. de argint) Golf în Oc. Atlantic în partea de SE a coastei Americii de Sud, estuar al Fl. Paraña. Lăţimea 220 km; se întinde în interiorul uscatului pe o distanţă de 320 km; ad. cca 10–12 m. În estuar se varsă şi Fl. Uruguay. Maree neregulată de 1 m înălţime. La ţărmul g. se află pr. oraşe: Buenos-Aires, La Plata (Argentina), Montevideo (Uruguay) *ist.* La 13 dec. 1939, în apropiere de L.P. s-a desfăşurat o luptă între Cr G german „Admiral Graf von Spee" şi un grup de nave britanice (1 CrG şi 2CrU). Cr. german a acţionat pe comunicaţiile maritime britanice din Oc. Atlantic şi Indian reuşind să scufunde, între 9 sept.–7 dec. 1939, 9 nave comerciale britanice. După o îndelungată operaţie de căutare, grupul britanic a descoperit CrG german la 300 Mm de ţărm şi l-a atacat. În duelul de artilerie CrG ale ambelor părţi au fost avariate şi au ieşit din luptă. Pentru a-şi repara avariile, „Graf von Spee" a intrat în portul neutru Montevideo unde a fost blocat de navele britanice. Neputând străpunge blocada, nava a fost scufundată în rada portului Montevideo de propriul echipaj.

LAPTEV, Dimitrii Iacovlevici (n ? –d ?) Navigator rus, explorator al Arcticii. În serviciul flotei ruse din 1718. A condus o mare expediţie nordică (1736–1742) când a explorat şi a descoperit ţărmurile Oc. Îngheţat de la Fl. Lena la estuarul fl. Anadâr. Numele său îl poartă str. dintre Ins. Novosibirsk, Ljanov şi continentul asiatic.

LAPTEV, Hariton Procopfievici (n ? – 1763). Navigator rus, explorator al Arcticii. Cpt. comandor. Între 1739–1742, pe nava tip dubas „Irkutsk" (navă cu rame de dimensiuni mici: 25 × 6 × 2 m; 20 perechi de rame, un catarg rabatabil şi o velă pătrată; câteva tunuri cal. mic), a explorat ţărmul Oc. Îngheţat la gura fl. Lena până la fl. Piasina. În 1740 a atins punctul 75°26' lat. N, unde a rămas blocat de gheţuri continuând expediţia cu săniile trase de câini. A întocmit cea mai precisă descriere a Pen. Taimâr. După terminarea expediţiei a continuat serviciul în flota M. Baltice. Numele lui, împreună cu al lui Dimitrii Laptev, îl poartă M. Laptev pe care au explorat-o.

LAPTEV 1. Mare de bordură din bazinul Oc. Îngheţat de Nord, între ţărmul de N al Asiei (Siberia), Pen. Taimâr (Tajmyr), Arh. Severnaia Zemlia şi Ins. Novosibirsk. Supr. 662 mii km²; ad. med. 533 m, max. 3385 m. Comunică la V prin Str. Vilkiţkii, Sokolskii cu M. Kara şi la E prin Str. Laptev, Sannikov cu M. Siberiei Orientale. Pr. G.: Hatanga, Anabar, Oleniek, Omoloj şi Iana. Clima pe mare este una din cele mai aspre. În perioada oct.–iul. este acoperită de gheţari plutitori, iar la ţărm stratul de gheaţă are o lăţime de 30–460 km şi 2 m grosime. Temp. aerului în ian. este de -34° C, atingând şi minima absolută de – 61° C. Temp. apei iarna –1,5° C, iar vara până la +7° C. Maree semidiurnă cu o ampl. max. de 2 m. Gheţarii şi ceaţa (100 zile pe an) îngreunează navigaţia. Port arctic Tiksi. **2.** Strâmtoare între Ins. Novosibirsk, Ins. Ljanov şi ţărmul de N al continentului asiatic, care face legătura între M. Laptev şi M. Siberiei Orientale. Lung. 62 Mm (115 km), lăţime 27–33 Mm (50–61 km); ad. şenalului navigabil 11–16 m. Acoperită de gheaţă în perioada oct.–iul. Ceţuri frecvente vara. Denumire dată în memoria exploratorului polar H.P. Laptev, conducătorul unei expediţii nordice (1739–1742).

LARG, în – 1. În accepţiunea uzuală, la distanţă apreciabilă de coastă ◇ „La larg!" Răspuns dat la somaţia „Cine este?" sau „Alo barca!" de un şef de barcă care trece pe lângă o navă de război, fără a avea intenţia de a acosta la aceasta. **2.** „În largul mării!" În afara apelor teritoriale.

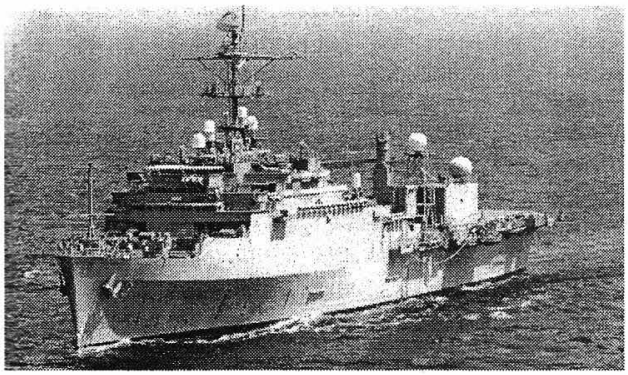
LARG ŞI STRÂNS *arg.* „De la vânt larg la vânt strâns", adică în orice situaţie.

LARGUL MĂRII *MC* Zonă maritimă sau oceanică de larg, dincolo de limitele apelor teritoriale. În sens general, L.M. se referă la zona în care observatorul, înconjurat de apă până la orizont, nu are uscatul în vedere, sau zonă cu adâncimi mari care permit navigaţia în orice direcţie (*sin.* M. largă, M. liberă). Referitor la dreptul de suveranitate, L. M. este zona în care navigaţia este liberă pentru navele tuturor statelor şi asupra căreia nici un stat nu-şi poate exercita dreptul de suveranitate. În sens mai restrâns, „M. deschisă" se referă la mările în care accesul şi libertatea de navigaţie sunt permise oricăror nave, inclusiv celor militare, indiferent de naţionalitate, spre deosebire de „M. închisă" în care navelor militare ale statelor neriverane accesul le este reglementat prin convenţii. *v.* libertatea mării.

LA ROCHELLE Oraş-port în SV Franţei la ţărmul G. Biscaya din Oc. Atlantic. Peste 78 mii loc. Important port comercial şi de pescuit. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Constr. de aparataj electrotehnic, prod. textilă, chimică şi alim. Şantier de reparaţii nave.

„LA SALLE" Navă de comandament a marinei militare americane. Construită în 1964 la New York, iniţial ca doc de desant şi apoi amenajată ca navă de comandament pentru Flota a 6-a americană din M. Mediterană. Este dotată cu mijloace sofisticate de legături şi transmisiuni. A participat în cadrul unor misiuni ale flotei americane în Irak, Kuweit, Bahrein ş.a.

Caracteristici: depl. 13 900 t; dim. 157 × 25 × 6 m; turbine cu vapori, vit. 21,6 Nd; echipaj 445 oameni; statul-major ambarcat 138 oameni, din care 48 ofiţeri. Puternică apărare AA asigurată de 2 instalaţii MK-16, fiecare compusă din câte un tun cal. 20 mm cu 6 ţevi şi instalaţiile radioelectronice aferente. La 15 aug. 1995, de Ziua Marinei Române, a vizitat portul Constanţa. Poartă numele exploratorului francez Robert Cavelier de la Salle (1643–1687), care a străbătut cu barca Fl. Mississippi până la vărsarea acestuia în G. Mexic.



„La Salle" (AGF - 3)
Nava-comandant a Flotei a 6-a SUA

LÁSCA! 1. *MC* Comandă pentru a slăbi sau a fila o parâmă ori un curent, astfel încât să existe o relaţie corectă între distanţa de la navă la cheu, diametrul şi tensiunea parâmei etc. **2.** *fl.* Comandă echivalentă cu „Fila", folosită uneori de piloţii de pe Dunărea Maritimă.

„LASCĂR CATARGIU" 1. *ist.* Monitor din seria de 4 unităţi identice („I. C. Brătianu", „Al. Lahovari", „M. Kogălniceanu") intrate în serviciul Marinei Militare Române în 1907. Primul comandant al monitorului armat în 1908 a fost Lt Cdr. Zaharia Ionescu. În campaniile anilor 1916–1917 şi 1918, în cadrul Escadrei de monitoare, a luat parte la bătăliile de la Turtucaia şi Raşova şi la luptele de la Hârşova şi Topalu (sept.–nov. 1916) asigurând cu focul artileriei flancul trupelor româno-ruse ce luptau în Dobrogea, precum şi recuperarea porturilor basarabene (ian.–feb. 1918). Renovat şi modernizat în perioada interbelică, monitorul „L.C." participă în al doilea RM la operaţiunile Flotilei de Dunăre pe fluviu şi în deltă. Scufundat de aviaţia sovietică la 24 aug. 1944, a fost ranfluat după război şi a făcut parte din divizionul 407 monitoare primind indicativul M 402 (1953). Casat în 1956. Caracteristici: *v.* Mon „Kogălniceanu" **2.** Monitor dintr-o nouă serie lansat în nov. 1996 la Brăila şi intrat în compunerea Flotilei de Dunăre.

LASER (primele litere din *engl.* Light amplification by stimulated emission of radiation–amplificarea luminii prin emisia stimulată a radiaţiei). Dispozitiv amplificator sau generator cuantic de radiaţii electromagnetice din spectrul vizibil, bazat pe emisia forţată a luminii de către unele sisteme atomice în urma iradierii cu o sursă de radiaţii secundare. L. constituie o sursă de fascicule luminoase coerente foarte intense şi înguste cu mare directivitate. Coerenţa radiaţiei permite obţinerea concentrării în foarte scurt timp de energie corespunzătoare unor temperaturi de zeci de mii de grade. Realizarea L. (1960) a deschis noi perspective de aplicaţie în domenii ca metalurgie, fizică nucleară, telecomunicaţii, chimie, chirurgie ş.a. Din anii 70 ai sec. trecut s-au experimentat în unele ţări arme de luptă cu laser în sistemul de apărare antirachetă, în detectarea Sm. şi păstrarea legăturii cu acesta ş.a.

„LASER" Tip de ambarcaţiune cu vele.

LASH (*engl.* Lighter Aboard Ship) Tip de navă portbarje, având o macara-portal de cca 800 t pentru ridicarea şi coborârea la apă a barjelor; poate lua la bord 70–80 de barje.

LAS PALMAS Port din Ins. Canare aparţinând Spaniei. Portul situat pe Ins. Gran Canaria este accesibil pentru navele de mare tonaj. Lung. frontului de cheuri cca 11 km, cu ad. până la 16 m. Volumul traficului anual de mărfuri 6,5 mil. t. Important port de tranzit vizitat anual de peste 16 mii de nave pentru aprovizionare şi reparaţii. A fost port de tranzit pentru pescadoarele româneşti. Şantierele navale asigură reparaţia navelor de tonaj mediu. Export: tutun, banane, tomate, peşte.

LATAKIA Port al Siriei la M. Mediterană. Cuprinde rada şi avanportul protejate de 2 moluri şi 2 bazine interioare. Este accesibil pentru navele cu un pescaj de până la 8 m. Lung. frontului de cheuri 2 km cu ad. până la 9 m. Volumul traficului anual de mărfuri 2,5 mil. t. Pot acosta la dane simultan 18 nave. Se importă: maşini, prod. petroliere; se exportă: bumbac, bitum, tutun ş.a. Ateliere de reparaţii nave, doc plutitor. Folosit şi ca BMM.

LATIN, sistem ~ Sistem de construcţie a navelor sau ambarcaţiunilor, la care filele (scândurile) de bordaj nu se suprapun.

LATITUDINE Arc de meridian cuprins între ecuator şi un punct dat pe globul terestru. Se măsoară de la Ecuator câte 90° spre Nord şi Sud, purtând denumirea de nordică sau Nord şi sudică sau Sud. În calcule se notează cu +(N) şi –(S). **L. astronomică** Unghiul dintre direcţia gravitaţiei şi planul ecuatorului. **L. geografică/geodezică** (ψ) Unghiul dintre normala la elipsoidul terestru şi planul ecuatorului. **L. geocentrică** (ψ) Unghiul dintre raza care uneşte punctul considerat cu centrul Pământului şi planul ecuatorului. Diferenţa între L. geografică şi cea geocentrică este de max. 11,6' la L. de 45°. **L. circummeridiană** L. calculată cu o observaţie la Soare când acesta este în apropierea culminaţiei. **L. meridiană** L. calculată cu o observaţie la Soare când acesta culminează. ◆ „L. joasă" L. apropiată de ecuator; „L. înaltă" L. apropiată de zonele polare; „L. medie" Semisuma a două L.

LATITUDINE CRESCÂNDĂ Distanţa, în raport cu ecuatorul, la care trebuie trasat pe harta Mercator un anumit paralel; *sin.* latitudine Mercator, părţi meridionale.

LATITUDINE CU POLARA Latitudine calculată pe baza înălţimii Stelei Polare deasupra orizontului.

LATITUDINE FICTIVĂ Coordonată analogă latitudinii geografice, dar raportată la un ecuator fictiv (*denumire*

folosită pe unele hărți în proiecție Mercator oblică).

LATITUDINE GEOMAGNETICĂ Arc de meridian geomagnetic, cuprins între ecuatorul geomagnetic și un punct dat. Se notează cu litera ϕ.

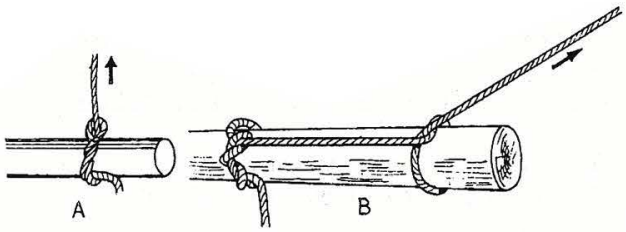
LATITIDINE MAGNETICĂ (*a unui punct*) Unghi a cărui tangentă este egală cu jumătate din tangenta înclinației magnetice în punctul dat.

„LATITUDINILE CAILOR" *ist.* Denumire dată în sec. XVII–XVIII zonei de calmuri tropicale din Oc. Atlantic, situată între latitudinile 30° și 35° N, caracterizată prin presiune ridicată și vreme calmă timp îndelungat, întreruptă de grenuri. Reținute adeseori din cauza calmului din această zonă, velierele care trasportau în acele timpuri cai spre Indiile occidentale îi aruncau peste bord când se terminau rezervele de apă și de hrană destinate animalelor. Prin analogie, uneori aceeași denumire este atribuită latitudinilor de 30°–35° nordică și sudică din toate oceanele.

LA TRAVERS Direcția indicată la obiecte de pe coastă sau de pe mare când acestea se văd de la nava proprie în relevment prova 90° într-un bord sau altul.

LAȚ Nod marinăresc folosit pentru a prinde o parâmă pe un școndru.

LAȚ CU JUMĂTATE OCHI Nod marinăresc folosit pentru a remorca un școndru; *sin.* nod de lemn/școndru.



Laț:
A – laț simplu; *B* – laț cu jumătate ochi (nod de școndru).

LAZAREV, Mihail Petrovici (1788–1851) Amiral rus, comandant de flotă, explorator al Antarctidei. Participant la războaiele ruso-suedeze (1808–1809) și împotriva armatei lui Napoleon (1812). În 1813–1825 a condus trei expediții în jurul lumii. În 1826, fiind la comanda navei de linie „Azov", a participat în 1827 la bătălia navală de la Navarin și la blocarea Str. Dardanele în războiul de eliberare a poporului grec (1821–1829). Între anii 1833–1851 a fost comandant al flotei M. Negre. A inițiat dotarea flotei pe care o comanda cu primele nave de luptă cu vapori și corpul de metal. De numele lui este legată denumirea dată unor insule, golfuri și C. menționate pe harta oceanului planetar.

LĂCRIMÁ (*despre un perete*) A face apă sub forma de picături la nituri.

LĂCRIMAR Cornier la îmbinarea centurii cu tabla lăcrimară.

LĂCRIMARĂ Prima filă de tablă a punții, care se îmbină cu centura.

LĂPTAȘ Plasă de pescuit în ape curgătoare, confecționată din fire de cânepă sau de bumbac, în formă de sac, și prevăzută pe latura superioară a gurii cu plute, iar pe latura inferioară cu bile de plumb.

LĂRGIREA HARMUZULUI Operațiune de deschidere a harmuzului efectuată cu o daltă lucrătoare sau cu o patarață.

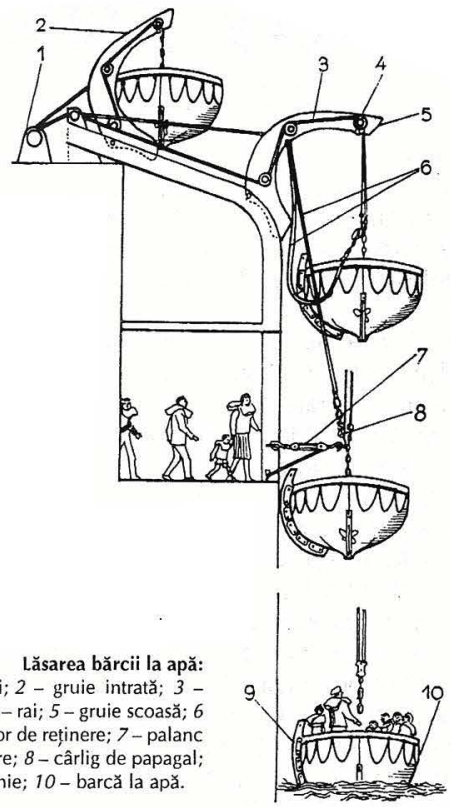
LĂSÁ LA BABORD/TRIBORD A manevra astfel încât un obiect de pe apă (o geamandură, o altă navă etc.) să rămână la babord/tribord.

LĂSÁ SĂ MEARGĂ A lasă o barcă să meargă în virtutea inerției, ramele fiind ținute cu mâna de-a lungul bordajului. ◇ „Las' să meargă!" Comandă pentru a lăsa barca să meargă.

LĂSÁ SĂ POARTE A abate sub vânt pentru a umple velele.

LĂSARE DIN MERS Molarea remorcii unui șelp dintr-un convoi, șlepul ancorând sau acostând cu gangul.

LĂSARE LA APĂ Manevră de coborâre la apă a unei bărci de pe punte sau de la grui. Manevra de lăsare de la grui se execută filând palancurile, barca fiind lipită de parâmele de ruliu cu ajutorul bojurilor alunecătoare și,



Lăsarea bărcii la apă:
1 – vinci; *2* – gruie intrată; *3* – curent; *4* – rai; *5* – gruie scoasă; *6* – atârnător de reținere; *7* – palanc de reținere; *8* – cârlig de papagal; *9* – sanie; *10* – barcă la apă.

eventual, cu parâme de reținere date peste curenții palancurilor. Pe navele de pasageri pot fi necesare palancuri și atârnători de reținere pentru a nu lăsa barca să balanseze. Bărcile de salvare au și o apărătoare de bord, denumită sanie. Șalupele se lasă la apă, îndeosebi de pe navele de război cu ajutorul unei bigi, ambarcațiunea fiind ținută cu o labă de gâscă.

LĂSĂTURĂ 1. Lungime de saulă ce trebuie filată în afara bordului la un loch ordinar, pentru ca barca lochului să fie remorcată orizontal, adică să dea indicații corecte. 2. Depuneri lăsate de maree pe plajă, marcând locul unde a ajuns apa înaltă.

LĂSTUIRE 1. Cusătură a două bucăți de pânză de vele, îndoind marginile a două ferțe și trecând acul prin ele,

după care se netezește cu netezitorul. 2. (*rar*) Coaserea a două ferje cap la cap.

LĂȚIME DE TONAJ Distanța măsurată pe lățimea unei nave între fețele interioare ale coastelor perechi sau ale fardajului când acesta nu depășește 3 cm. Pentru calculul volumului diferitelor spații, măsurarea lățimilor de tonaj se face după instrucțiuni speciale.

LĂȚIMEA NAVEI 1. Distanța orizontală între tangentele extreme duse la bordajul exterior (*accepțiune uzuală pentru navigație*). 2. Distanța între tangentele duse la coaste (adică în interiorul bordajului) la navele metalice și între tangentele extreme la navele de lemn (*definiție folosită în construcțiile navale*). **Lățimea la cuplul maestru** Lățimea maximă a navei; *sin.* lățime de construcție.

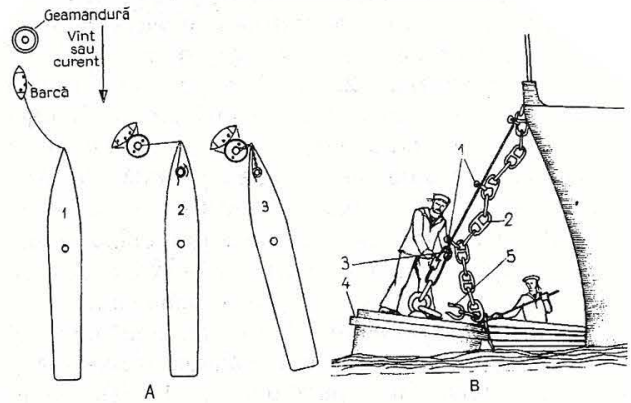
LEAHY, William Daniel (1875–1959). Amiral de Flotă american (1944). A participat ca ofițer la războiul hispano-american (1898) și în primul RM. În 1937–1939 a fost șef de stat-major al Forțelor Navale ale SUA. În al doilea RM, șef de stat-major în Comandamentul Suprem al Forțelor Armate ale SUA și, în același timp, președinte al Comitetului șefilor de Stat-Major (din 1942). A participat la lucrările Conferinței de la Ialta și la cea de la Potsdam. A publicat memorii arătând și rolul SUA în al doilea RM.

„LEBĂDA" *ist.* Șalupă cu vele construită în anul 1875 în atelierul Flotilei din Galați, sub îndrumarea locot. ing. Ion Izvoranu. Avea forme fine și elegante fiind cu nimic mai prejos decât navele de același tip construite în străinătate. După Războiul de Independență, șalupa „L" a fost folosită ca anexă a canonierei „Fulgerul" în serviciul Școlii copiilor de marină, care se înființase în 1881 la Galați. După armarea bricului „Mircea" (I) în 1883, șalupa a fost subordonată Școlii de Marină, fiind folosită ca anexă a bricului alături de canoniera „Alexandru cel Bun".

LEFTERESCU, Angela (n. 1924 Fălticeni) Prima româncă, care a primit brevet de comandant de lungă cursă. Din tinerețe a fost atrasă de marină. A renunțat la Facultatea de medicină unde era studentă din dorința părinților și s-a ambarcat pe remorcherul „Filimon Sârbu". După o pregătire asiduă desfășurată pe parcursul mai multor ani de navigație pe navele Marinei civile, a îndeplinit funcția de șef de echipaj iar apoi de ofițer III maritim. Ambarcată fiind pe nava-bază pentru colectarea peștelui „Octombrie Roșu" a fost numită în echipajul trimis să preia din șantierul naval Volkswerft (RDG) traulerul „Trotuș" cu care a participat la operațiuni de pescuit oceanic. Au urmat funcțiile de căpitan pe traulerele „Trotuș" și „Dorna" iar din febr. 1982 comandant pe supertraulerul „Ceahlău", calitate prin care a depășit performanțele înaintașelor sale principesa Ileana și Irina Canstantziu Vlassopol. Pensionată în 1984.

LEGARE Ultima fază a unei manevre de acostare, constând din fixarea navei cu ajutorul parâmelor de legare la babalele de pe cheu sau la altă navă. Nava poate fi legată cu bordul sau cu pupa la cheu, în ultimul caz fiind asigurată spre larg cu una-două ancore sau cu o ancoră și o geamandură. Din punct de vedere al Regulilor pentru prevenirea coliziunilor, o navă legată la cheu, chiar cu pupa, adică având și ancoră la apă, nu se consideră că este ancorată; ca atare, nava nu trebuie să ridice bula de ancoră. Totuși este practic, deși nu obligatoriu, ca aceasta să fie ridicată, pentru a-i preveni pe ceilalți că nava are un lanț la apă. **L. în patru:** a) L. unei nave cu bordul la cheu, având spre larg o ancoră și un ancorot. b) (*la lucrările de salvare a navelor*) Fixarea navei salvatoare deasupra epavei cu ajutorul a patru ancore. Ancorele sunt legate cu câteva zale de lanț, apoi cu o sârmă având la capăt o cheie rotundă de care se prind un atârnător scurt și un boț, cu ajutorul cărora se leagă de o bucată de lemn ce îndeplinește funcția de căpățână de ancoră. Cele patru ancore se așază pe punte și se fundarisesc cu biga, urmând drumuri în jurul geamandurii care marchează locul epavei.

LEGARE LA GEAMANDURĂ Manevră al cărei scop constă în a asigura nava la o geamandură de legare.

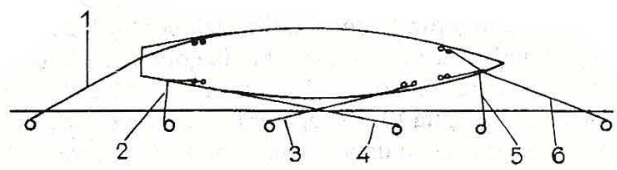


Legare la geamandură:
A – manevra navei; *B* – prinderea lanțului; *1* – chei; *2* – lanț; *3* – boț de legare la geamandură; *4* – geamandură; *5* – cheie de legare la geamandură.

Nava se prezintă cu prova la înălțimea geamandurii; apoi se lasă la apă o barcă ce acostează la geamandură în bordul opus navei, asigurând-o temporar cu un boț de L.I.G.; în cele din urmă se coboară un lanț de ancoră pe boț și se prinde cu cheia la nivelul geamandurii. În cazul unui corp mort nava prinde căpățâna care marchează locul acestuia și virează prin nara ancorei sârma și lanțul intermediar până ce lanțul de legare ajunge pe punte și se prinde cu o cheie la lanțul ancorei. Legarea la un corp mort poartă și denumirea de luarea unui corp mort.

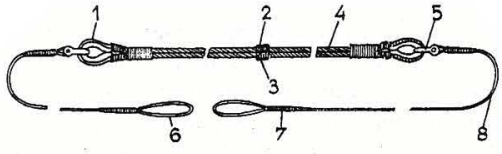
LEGĂTOR DE NAVĂ *MC* Barcagiu care ajută la legarea navelor.

LEGĂTURĂ 1. Parâmă de legare a navei la cheu. Distingem: legătura/parâma prova, traversele prova și



Legăturile navei:
1 – legătură (parâmă) pupa; *2* – traversă pupa; *3* – șpring prova; *4* – șpring pupa; *5* – traversă prova; *6* – legătură (parâmă) prova.

pupa (denumite pe Dunăre trese) care se dau perpendicular pe navă, şpringurile, care se dau de la prova înapoi şi de la pupa înainte şi legătura/parâma pupa. În cazul legării cu pupa la cheu, nava nu are decât L. pupa, care se dau uneori încrucişate. **L. elastică**



10 Legătură elastică:
1 – rodanţă; *2* – legătură; *3* – matiseală scurtă (sub legătură); *4* – lanţană; *5* – cheie; *6* – gaşă; *7* – patronare; *8* – sfârc de sârmă.

L. din parâmă vegetală de cca 6 m, dată în dublin şi matisită scurt, fiind asigurată la mijloc cu o L. lată, iar la capete cu ochiuri cu rodanţe în care se prind cu chei sfârcuri de sârmă. **L. de uragan** Idem, dar făcută din garlin şi având la capete ochiuri înfăşurate pe care se prind sfârcuri cu un ochi matisit. Ambele servesc la legarea navelor pe vreme foarte rea, eventual, cu remorci improvizate. **2.** Prindere cu ajutorul unei parâme subţiri a două parâme mai groase, a unei parâme pe un şcondru, a doi şcondri. În mod frecvent se întâlnesc următoarele tipuri de L.: **L. lată**, ale cărei volte se strâng cu un mai de matisit sau cu un vinci spaniol, după care capătul se trece prin ochiul iniţial şi se face un nod (L. lată simplă) sau se face o traversă care se asigură cu o foarfecă şi o coroană cu nucă ori cu un nod lat. **L. rotundă:** a) L. care continuă cu un al doilea strat de volte, denumite călăreţe, ce se strâng cu mâna, după care operaţiunea se încheie ca în cazul L. late simple sau cu o traversă; b) L. dublu traversată ce se utilizează la macaralele cu zbir dublu. **L. portugheză**, denumită simplu portugheză, care se face cu volte încrucişate şi cu volte călăreţe terminate cu o traversă; dacă numărul de volte este mare, traversa poate avea două părţi. L.P. poate fi făcută şi pe şcondri. În afară de acestea, se mai folosesc: **L. de matisor** L. care începe ca şi L. dublă, adăugându-se volte călăreţe, după care se trece prin ochiul iniţial, între cele două rânduri de volte, se scoate sub două volte şi se termină cu un nod lat sau jumătate de ochi, în funcţie de grosimea L. **L. încrucişată** L. care se face pe două parâme încrucişate. **L. în cruce** L. care se face pe două parâme în unghi drept. **L. pentru arbori** L. servind la legarea arborelui gabier de coloană în caz de avarie. **L. de capră** L. care se face la vârful unei capre; *v. fig.* capră. **L. de tripod** L. care se face la vârful unui tripod; *v. fig.* tripod. **L. de întăritură** L. ce serveşte la prinderea unui tachet. **L. dreaptă** L. ce se utilizează pentru legarea a doi şcondri perpendiculari. **L. diagonală** L. folosită pentru legarea a doi şcondri ce formează un unghi ascuţit. **L. gâtuită** Orice legătură de apropiere a două parâme, strânsă cu un vinci spaniol. **L. de pescar** L. ce serveşte la legarea de un şcondru. **L. de aţă de vele** L. ce se face pe parâme subţiri cu aţa în dublin, trecându-se apoi pe sub volte până când extremităţile se întâlnesc, după care se ia o voltă (traversă) în jurul L. şi se împreunează capetele cu un nod lat. **L. de pensulă** L. folosită pentru a ţine drepte firele pensulei. **L. de sfilaţă** Se iau câteva volte, după care capetele se trec pe sub acestea, procedându-se ca la L. de aţă de vele. L. pe sârme şi cu sârmă se fac, ca şi cele late sau rotunde, dar se întind cu un întinzător.

LEGĂTURĂ DE BOMPRES *înv.* Legătură cu parâmă pentru prinderea bompresului de taie-mare pe vechile nave cu vele; *v. fig.* navă de 74.

LEGEA PAVILIONULUI Dreptul unei nave la pavilion, conform legii statului căruia îi aparţine. Convenţia de la Geneva din 1958 privind marea liberă stipulează că orice navă are drept la un singur pavilion şi la o singură naţionalitate.

LEGEA BONNER *MC* Lege maritimă americană din decembrie 1963, în baza căreia Comisia federală maritimă a SUA este împuternicită să ceară tuturor armatorilor străini, care efectuează transporturi maritime în porturile americane, să declare beneficiile realizate în urma acestor tranzacţii.

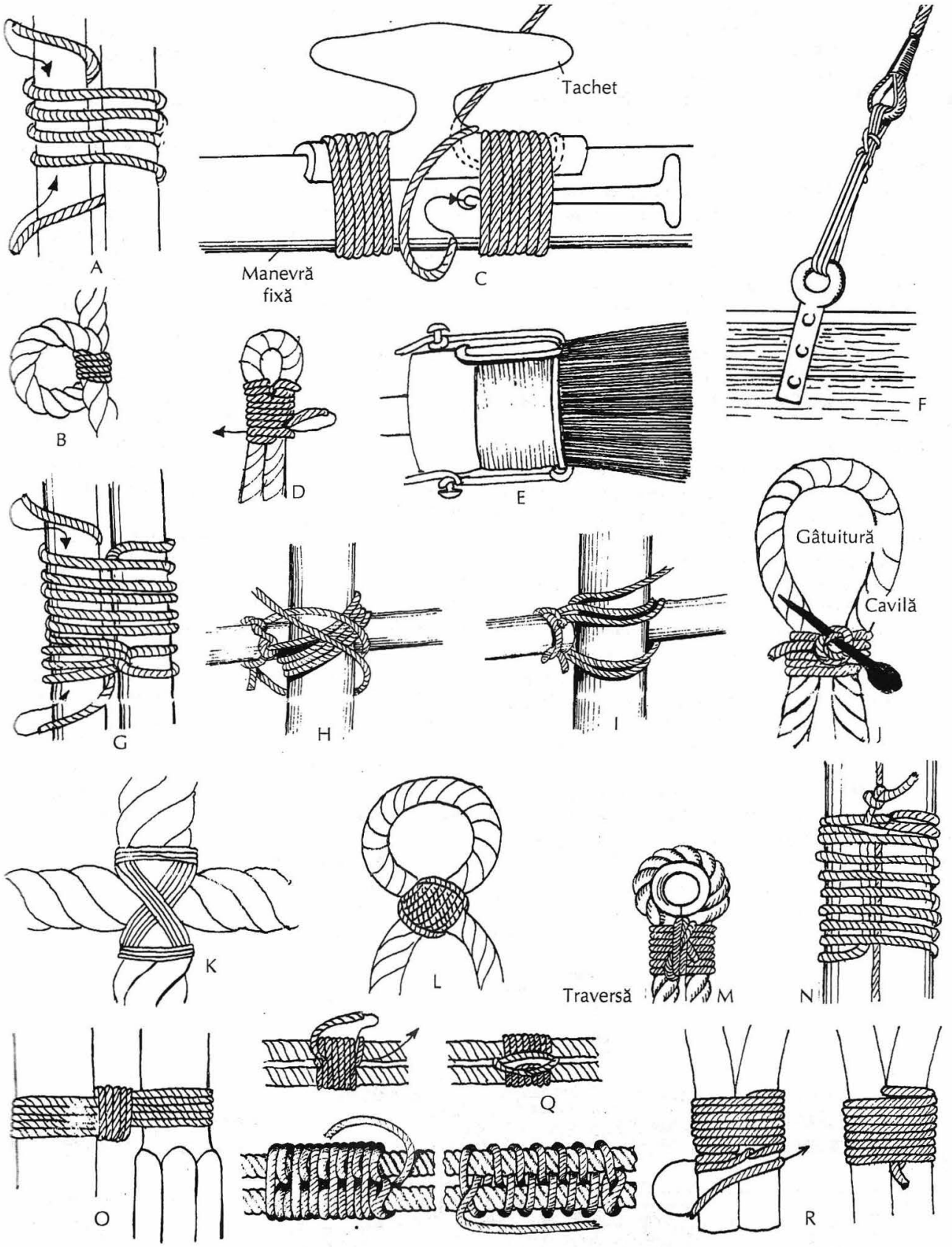
LEGEA BUY BALLOT *meteo.* Lege enunţată de profesorul Buy Ballot, prin care se stabileşte circulaţia generală a vânturilor în raport cu centrele de înaltă şi joasă presiune (centre de acţiune ale atmosferei). Conform acestei legi, vântul se roteşte în emisfera nordică în jurul centrelor de înaltă presiune în sens retrograd, iar în jurul centrelor de joasă presiune – în sens direct. În emisfera sudică, fenomenele se petrec invers. Această lege este foarte importantă pentru navigatori, deoarece permite ca în funcţie de direcţia vântului să se stabilească direcţia centrului de joasă presiune. Astfel, în emisfera nordică, un observator care primeşte vântul din faţă va avea centrul de joasă presiune la 8–12° spre dreapta, iar în emisfera sudică 8–12° spre stânga. Pe această bază se poate determina traiectoria centrului şi respectiv semicercul periculos al unui ciclon.

LEGEA TEMPESTELOR *înv.* Reguli de măsură în ciclon.

LEGHE MARINĂ *înv.* **1.** Unitate de măsură a distanţelor pe mare şi pe uscat, care variază în funcţie de sistemul adoptat în diferite ţări. Astfel, Anglia, SUA, Franţa şi Spania au adoptat pentru L.M. lungimea de 5 554,9 m, valoarea medie fiind 5 500 m (aproximativ 3 Mm). **2.** Unitate de măsură egală cu 3 Mm (5 536 m).

LEIF (Leiv), Eriksson (Leif cel fericit) (?970–1021 n. Islanda). Navigator şi călător normand (viking), fiul lui Erik cel Roşu, descoperitorul Ins. Groenlanda. După relatările din „Saga Groenlandezilor" şi „Saga lui Eric cel Roşu", L. E. ar fi descoperit în anul 1000 continentul american, unde ar fi iernat înainte de a se întoarce în Groenlanda. În ce priveşte locaţia zonelor indicate (Helluland, Markland şi Vinland), opiniile cercetătorilor diferă între coasta de E a Pen. Labrador, litoralul de NE al continentului american în zona Noii Anglii şi Ins. New Foundland.

„LEIF ERIKSSON" Navă construită de norvegieni după modelul drakkar-ului aparţinând vikingilor, care a fost descoperit în 1893 în urma unor săpături. Cu această navă a fost traversat Oc. Atlantic în 40 de zile în condiţii meteorologice variate, viteza maximă atingând 11 Nd.



Legături:

A – de ață de vele; *B* – de gât; *C* – de întăritură; *D* – de matisor; *E* – de pensulă; *F* – de sart; *G* – de sfilață; *H* – diagonală; *I* – dreaptă; *J* – gâtuită; *K* – în cruce; *L* – încrucișată; *M* – lată cu traversă; *N* – lată; *O* – pentru arbori; *P* – portugheză; *Q* – rotundă dublu traversată; *R* – traversată.

în acest mod au fost confirmate în practică calităţile nautice ale navelor construite de vikingi.

LEMN DE FIER Lemn de esenţă tare, din specia eucaliptului, folosit la construcţii navale.

LEMN MORT 1. Piese de legătură între etrava sau etamboul unei nave din lemn şi chilă. 2. Porţiune a corpului navei între chilă şi etambou. 3. Porţiune de catarg care nu are vele.

LEMN MORT TĂIAT Porţiune de pe fundul de la pupa al unei nave, când aceasta nu este suficient de proeminentă.

LEMN SFÂNT *înv., sin.* gaiac.

LEMNOS Ins. grecească în M. Egee în apropiere de intrarea în Str. Dardanele. Supr. 482 km²; pop. cca 30 mii loc. Relief deluros cu alt. max. de 430 m. Ţărmurile dantelate în partea de S, unde G. Mudros oferă condiţii favorabile adăpostirii navelor. Culturi de viţă de vie, măsline, grâu ş.a. Creşterea ovinelor. Pr. oraşe: Kastron şi Mudros.

LENE Defect al unui compas magnetic, care constă în orientarea lentă în meridianul magnetic sau în meridianul compas. Cu toate acestea, compasurile pe navele cu vele, care guvernează după vânt, trebuie să fie uşor leneşe pentru a nu varia frecvent capul la micile abateri de la drum, inerente unor astfel de nave.

„LENIN" Prima navă civilă din lume cu propulsie nucleară (construită în 1957 la St. Peterburg), destinată asigurării navigaţiei în zona arctică. Caracteristici: depl. 16 000 t; dim: 134 x 27,6 x 9,2 m; propulsia este asigurată de trei reactoare nucleare; puterea maşinilor 44 000 CP; vit. 18 Nd. Pentru spargerea ghejii foloseşte, pe lângă forţa de izbire, instalaţii ultrason de mare putere, precum şi fuzee (bombe termice) lansate de un elicopter ambarcat.

LENINGRAD Oraş-port pe Fl. Neva din Federaţia Rusă (denumire din timpul URSS). v. Sankt-Peterburg.

LENTILE FRASNEL Sistem de lentile care se folosesc pe scară largă în aparatura optică a farurilor şi care au înlocuit total reflectorul parabolic. Numărul şi dispunerea acestor lentile în jurul focului realizează o anumită dirijare a luminii pe diferite sectoare ale orizontului. Dacă aparatul optic este format din asemenea lentile, concentrează lumina în mai multe fascicule distincte şi se roteşte sau, dacă în faţa lui se roteşte un ecran cu fante, se obţin sclipirile şi eclipsele necesare producerii caracteristicii luminii farului.

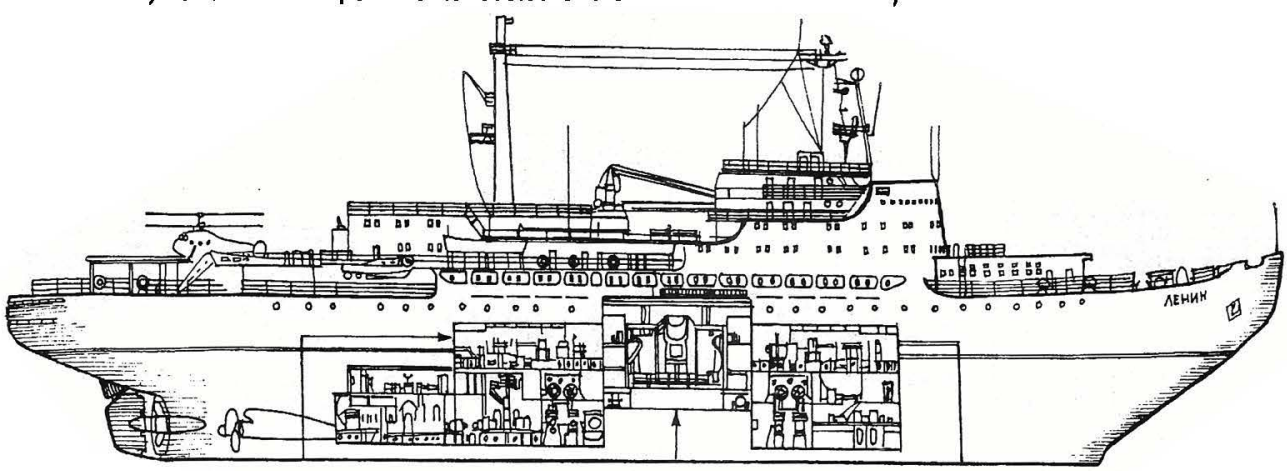
LEO Constelaţie cu stelele nautice Denebola şi Regulus: în latină „Leul".

LEOPOLDVILLE Oraş-port din Rep. Zair. *v.* Kinshasa.

LEPANTO (azi Náupactos) Oraş în Grecia, pe ţărmul de N al G. Corint. *ist.* În apropiere de L. a avut loc la 7 oct. 1571 o mare bătălie navală în care flota „Ligii Sfinte" (Veneţia, Spania, Vatican, Malta, Genua ş.a.), condusă de Don Juan de Austria, a înfrânt flota turcă sub comanda lui Ali Paşa. Bătălia a fost prilejuită de aşa-numitul război al Ciprului (1570–1573). Flota Ligii avea 213 galere şi galease, 25 mii oameni; flota turcă 270 galere şi galiote şi 25 mii oameni. Flota Ligii, trimiţând în faţă 6 galease dotate cu artilerie puternică, a reuşit să dezorganizeze formaţia de luptă turcă. A urmat lupta de abordaj care a provocat turcilor mari pierderi. Flota turcă a pierdut 215 nave, iar aliaţii 15. Cauzele înfrângerii s-au dovedit a fi slaba pregătire a echipajelor turceşti şi insuficienta dotare a navelor lor cu arme de foc. Bătălia de la L. a demonstrat rolul crescând al artileriei în acţiunile pe mare şi a grăbit dezvotarea flotelor cu vele.

LEPRI, Remus (1886–1916 n. Bucureşti din părinţi originari din Italia) Absolvent al Şcolii de artilerie, geniu şi marină (1910). Locotenent specializat în arme sub apă încadrat în grupul de nave port-mine din cadrul Apărărilor sub Apă. Erou al Războiului de Întregire căzut la datorie în timp ce pregătea instalarea unui baraj de mine la ostrovul Mecica (km 515 pe Dunăre) pentru a împiedica o intervenţie a navelor austro-ungare în timpul trecerii fluviului de către trupele armatei române, în operaţia ofensivă de la Flămânda (1 oct. 1916). În semn de recunoaştere a eroismului său, încă în primul RM, unui ponton de mine i s-a dat denumirea de „Lt. Lepri", iar după război, uneia din cele 4 canoniere care au intrat în serviciul MM.

LESSEPS, Ferdinand (1805–1894) Diplomat şi om de afaceri francez. A înfiinţat Compania Internaţională a Canalului de Suez, iar între 1859 şi 1869 a condus lucrările de construcţie a acestuia.

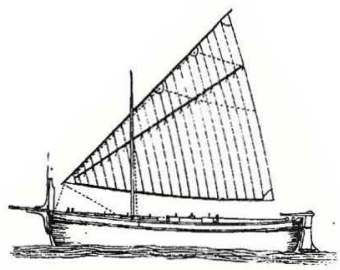


Spărgătorul de gheaţă „Lenin"

LEST 1. Greutate amplasată pe fundul unei ambarcaţiuni pentru a-i spori stabilitatea. Nu se recomandă să se utilizeze lest metalic, ci butoiaşe cu apă amarate, care, la nevoie, pot fi golite pentru a spori flotabilitatea ambarcaţiunii. 2. Greutate amplasată la baza unui obiect care trebuie să plutească în poziţie verticală (de ex., la barca lochului ordinar se utilizează ca L. o fâşie de plumb). 3. Greutăţi ambarcate într-un bord în vederea efectuării probelor de înclinare. 4. *sin.* balast, savură.

LESTÁ A prevedea cu lest.

LEUT Ambarcaţiune de pescuit folosită în M. Adriatică.



Leut

LEVANT (*fr.* levant-răsărit) 1. Denumire dată în trecut de francezi ţărilor musulmane de la litoralul răsăritean al M. Mediterane, îndeosebi Siria, Liban, Egipt. Comerţul cu L. a fost dominat de negustori europeni, în special italieni din Veneţia şi Genova) până la sfârşitul sec. XV când supremaţia a trecut de partea turcilor otomani. 2. Vânt care bate dinspre Est în strâmtoarea Gibraltar în timpul lunii martie şi în perioada iunie–octombrie.

LEVANTER Vânt care bate cu putere dinspre Nord-Est în M. Mediterană; *sin.* evrocyclodon, meltem.

LEYTE Ins. în g. cu acelaşi nume din Arh. Filipinelor la N de Ins. Mindanao. Supr. 7213 km². Relief muntos vulcanic cu alt. până la 1349 m. Vegetaţia tropicală. Pop cca. 1 mil. loc. Or. pr. Takloban. *ist.* În apropierea ins., în al doilea RM a avut loc la 24–25 oct. 1944 o bătălie navală de mare amploare între forţele americane şi cele japoneze. În bătălie flota japoneză a pierdut 26 de nave, din care 4 PA, iar americanii 7 nave, din care 3 PA. Asigurându-şi supremaţia pe mare şi în aer, flota americană a sprijinit debarcarea forţelor terestre care au cucerit Ins. (20 dec. 1944) pe care au folosit-o drept cap de pod pentru a lua în stăpânire Arh. Filipinelor.

LIAODONG (Liaotung) 1. Golf în M. Galbenă între ţărmul asiatic şi Pen. Liaodong, parte a G. Bohai. Pătrunde în uscat pe o distanţă de 220 km; lăţimea la intrare 175 km; ad. 10–50 m. Iarna se formează gheţuri la ţărm. Maree neregulată cu ampl. de cca 4,4 m. 2. Pen. în NE Chinei între G. Coreii şi G. Liaodung din M. Galbenă. Lung. 225 km; lăţimea max. 130 km. Ţărmurile de SE şi NE sunt joase şi drepte cu o fâşie de litoral care se deseacă la maree joasă. Relief colinar cu alt. max. de 300 m, alcătuit din formaţiuni nisipoase, cristaline, bazaltice ş.a. Culturi de porumb, gaolean. Pescuit. Pr. oraşe-porturi: Dalian şi Lushun.

LIBER Comandă indicând terminarea unei manevre sau a altei activităţi. ◇ „L. la maşini!" „L. de la posturile de luptă!" „Liberă garda!" etc. „Liberă pupa/prova!" Formulă de raport la plecarea navei indicând că toate parâmele au fost intrate; astfel, se evită cazurile în care elicea ar putea prinde o parâmă.

LIBER PE BORD *MC v.* F.O.B.

LIBER DE CHELTUELI (*engl.* franco) *MC* Termen de comerţ prin care se înţelege că cumpărătorul nu va avea de plătit peste preţul mărfii nici un fel de speze sau alte cheltuieli uzuale.

LIBERĂ PRACTICĂ *MC* Permisiunea de a lua contactul cu uscatul ce se acordă unei nave care are patenta de sănătate curată.

LIBERA PRACTICĂ PRIN RADIO *MC* Permisiunea de a intra în anumite porturi dată de autorităţile sanitare portuare navelor comerciale şi cu deosebire navelor de pasageri, fără a mai fi oprite pentru controlul sanitar. Înainte cu 12–24 ore de sosirea în port navele respective trebuie să transmită prin radio starea sanitară de la bord.

„LIBERTAD" (*sp.* Libertate) Crucişător al flotei spaniole construit în 1926 (până în 1931 „Principe Alfonso"). Caracteristici: depl. 9145 t; vit. 33 Nd; tunuri: VIII × 152 mm, IV × 102 mm, II × 47 mm; 12 tuburi lanstorpile; un hidroavion. În timpul războiului civil (1936–1939), echipajul a trecut de partea republicanilor împotriva rebeliunii fasciste şi împreună cu alte nave a sprijinit trupele republicane care acţionau de-a lungul coastei G. Biscaya. A acţionat în M. Mediterană şi a executat transporturi de materiale de război. În 1939 s-a internat în portul Bizerta (Tunis) luând numele de „Galicia". Scos din serviciu în 1966.

LIBERTATE DE MANEVRĂ Ordin (semnal) al navei-comandant prin care se lasă fiecărei nave libertatea de a executa o anumită manevră. L.d.M. poate fi acordată şi pentru un anumit interval de timp (de ex., L.d.M. pentru noapte).

„LIBERTATEA" Yacht. *v.* „Luceafărul".

LIBERTATEA MĂRII Principiu potrivit căruia largul mării nu este supus suveranităţii nici unei ţări, fiind deschis în mod egal tuturor statelor. Din acest principiu derivă cele patru libertăţi stabilite prin Convenţia de la Geneva (1958), de care beneficiază toate statele, indiferent dacă sunt sau nu riverane; a) libertatea de navigaţie; b) libertatea de pescuit; c) libertatea de survol (navigaţie aeriană deasupra mării libere); d) libertatea de a instala cabluri şi conducte submarine.

LIBRA Constelaţie având steaua nautică Zuben el genubi; în latină „Balanţă".

LIBREVILLE Cap. Rep. Gabon din Africa Ecuatorială şi port pe malul estuarului Fl. Gabon la G. Guineii din Oc. Atlantic. Cca 25 mii loc. Portul este protejat împotriva valurilor de moluri. Ad. în port este de cca 8 m. Lung. frontului de cheuri 2,8 km. Navele de mare tonaj staţionează la ancoră în radă unde sunt operate. Volumul traficului anual de mărfuri peste 1 mil. t., ponderea revenind transportului de cabotaj. Principalele produse de export: petrol, lemn preţios, cacao, copra, cauciuc. Ateliere de reparaţii pentru nave de tonaj redus.

LIBURNĂ *ist.* Navă uşoară cu un singur rând de rame, folosită pentru luptă în Roma antică.

LICEUL MILITAR DE MARINĂ „ALEXANDRU IOAN CUZA" Institut de învăţământ de marină. S-a înfiinţat la 10 noiembrie 1950 la Galaţi sub denumirea de Şcoala Medie Militară de Marină ca succesor al Şcolii Copiilor

de Marină înființată în 1881 la Galați și al Școlii Copiilor de Marină din cadrul Institutului maritim creat în 1921. În anul 1972 se înființează Liceul Industrial de Marină, subordonat Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor; în anul 1973 trece în subordinea Ministerului Apărării Naționale. Desființat în 1998.

LICHID DE COMPAS Amestec format din 43% alcool și 57% apă distilată, aflat în interiorul cutiei unui compas magnetic în care plutește roza. Are rolul de a asigura stabilitatea rozei la balans și schimbări de drum.

LICHIDARE VAMALĂ LA PLECARE *MC* Declarație de plecare depusă la vamă și la căpitănia portului, precum și lichidarea tuturor formalităților la vamă și la celelalte autorități portuare, efectuate de navă prin agentul ei, cu scopul de a obține „permisul de plecare", adică documentul prin care se atestă că nava a îndeplinit toate formele legale, că s-au plătit toate taxele și că este liberă să părăsească portul.

LICOSTOMO Numele sub care apare în scrierile italiene din sec. XIII–XIV portul Chilia.

LIEPAJA (Libava) Oraș și port maritim al Letoniei la M. Baltică. Este deschis navigației tot timpul anului. Așezat pe un istm care separă lacul Liepaja de mare. Un canal navigabil care leagă lacul L. de M. Baltică împarte orașul în cartierele vechi și nou. Al doilea oraș ca mărime din Letonia. Centru al industriei metalurgice, ușoare și alimentare *ist.* L. a primit statutul de oraș în 1625 și este menționat ca port din anul 1263. În 1919 a fost ocupat de trupele germane. În 1940 a intrat în compunerea URSS. În 1941 a fost teatrul unor puternice lupte între forțele germane și sovietice la care au participat forțe navale și aeriene.

LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ Formă de asociere socio-profesională a maiștrilor militari de marină. Prima Școală militară de Maiștri de Marină a fost înființată în 1897. Corpul maiștrilor militari de marină s-a constituit oficial prin decret regal în ziua de 6 mai 1909, dată care se serbează ca „zi a maiștrilor militari de marină". Liga maiștrilor Militari de Marină s-a format în febr. 1922 la Galați (Cercul maiștrilor militari din Divizia de Dunăre) și în 1928 la Constanța (Cercul maiștrilor militari din Divizia de mare) și a funcționat până în 1948, reluându-și activitatea la 16 octombrie 1990. Președinți: Miron Domnaru (1990–1999) veteran de război și al L.M.M.M. și M.m.p. (r) Dumitru Mihăilescu al cărui mandat a început în 1999. În anul 1996 a apărut publicația „**Timona**", organul oficial al ligii maiștrilor Militari de Marină.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (LNR) Organizație națională, neguvernamentală, non-profit, de utilitate publică, înființată în anul 1928 la inițiativa unui grup de reprezentanți ai Marinei Militare și Marinei Civile în frunte cu viceamiralul Vasile Scodrea cu scopul de a contribui la formarea în mase și îndeosebi în rândurile tineretului a unei opinii favorabile dezvoltării marinei Militare și Civile a României. Din grupul de inițiativă au mai făcut parte contramiral I. Coandă, Cdor A. Negulescu, prof. univ. M. Ștefănescu, Cdor. I. Bălănescu, C-dor M. Negru ș.a. Primul președinte al LNR a fost ales generalul Paul Anghelescu pe atunci ministru de război. Din 1933 Șeful Statului – regele – a luat asupra sa conducerea directă a LNR În 1948 președinte al Ligii a fost ales contraamiralul Nicolae Păiș. În 1949, sub regimul instaurat la 23 august 1944, liga a fost în mod nejustificat și abuziv desființată. La 28 februarie 1990 din inițiativa Viceamiralului Gheorghe Sandu activitatea LNR a fost reluată, calitatea de persoană juridică fiindu-i recunoscută printr-o hotărâre a Judecătoriei Sector I București. După reluarea activității s-a trecut la organizarea filialelor, în primul rând la București și Constanța, în principalele orașe-porturi precum și în alte orașe. Președinte al Ligii a fost ales Viceamiralul Gh. Sandu (1990–1994) iar după retragerea sa din motive de sănătate, în funcția de președinte a fost ales VAm Victor Bogdan. Președinți ai filialelor: București – Cdr. Gheorghe Popescu (1990–1991), Cdr. Emilian Munteanu (1991–1998), CAm Ioan Chiril (din 1998); Constanța – CAm Ștefan Ilie (1991–2005), CAm Corneliu Cristescu (din 2005). Și-au reluat apariția organele de presă ale L.N.R. „Marea Noastră", „Marea Noastră" pentru Tineret" (înlocuită din 2004 cu „România Maritimă și Fluvială" și alte publicații între care: rev. „Actualitatea pe Dunăre" (Galați), rev. „Dunărea Maritimă" (Tulcea) ș.a.

LIGAN *ist.* Primul torpilor din lume (1877), având deplasamentul de 40 t și viteza de 19 Nd.

LIGURICĂ, Marea ~ (*it.* Mare Ligure) Parte a M. Mediterane cuprinsă între Ins. Corsica, Elba și țărmurile Franței (Riviera) și Italiei. Supr. 15 mii km². Ad. med. 1200 m, max. 2546 m (G. Genova). Temp. apei la supr. iarna este de +13–14° C, vara +22–24° C; salinitatea 38‰. Maree semidiurnă de 0,3 m. Pr. porturi: Genua, Spezia, Livorno (Italia), Nisa (Franța).

LIMAN *hd.* (din gr. limen) Estuar cu o formă alungită, adâncime mică și țărmuri joase în general abrupt, care se formează prin inundarea văii fluviilor de șes de către mare și separat parțial de aceasta prin limbi de nisip (aluviuni). Ex. Limanul Nistrului.

LIMASOL Oraș-port pe țărmul sudic al Ins. Cipru. Cca 35 mii loc. Prod. de vinuri. ciment, fructe, textile, covoare. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Import: mașini, utilaje, combustibil, mijloace de transport; export: ciment, băuturi, țigări.

LIMB 1. Operație de descărcare parțială a unei nave pentru a face posibilă trecerea sa peste bara unui fluviu; *sin.* alimbare, limbuire. ◊ „A face L." A executa o asfel de operație. **2.** Nava (șalanda, șlepul) cu care se face L. **3.** *v.* sextant.

LIMBAJ MARINĂRESC Totalitatea cuvintelor și expresiilor oficiale, familiare și argotice folosite în marină având o anumită semnificație izvorâte din practica și tradiția marinărească și specificul tehnicii navale. Deși are o tradiție îndelungată, L.M. românesc a început să se extindă în limba comună și cea literară în sec. XIX. Un rol important în acest sens l-au avut comandorul Eugeniu P. Botez (cunoscut sub pseudonimul literar Jean Bart) și alți oameni de litere. Cu toate acestea, L. M. românesc este adesea neînțeles și folosit greșit de marele public din mai multe cauze, între care necunoașterea problemelor de marină, introdu-

cerea eronată în enciclopediile şi dicţionarele generale a unor termeni de marină fără consultarea specialiştilor în domeniu marinari, adoptarea în contradicţie cu latinitatea şi tradiţiile L. M. românesc a unor termeni artificiali şi inutili împrumutaţi din limbi străine, în locul unor termeni necesari care nu au corespondent în l. română.

LIMBĂ 1. Porţiune îngustă de uscat cu baza legată de ţărm ce înaintează în mare, fiind adeseori prelungită, pe sub apă, cu o întinsură sau un pinten. **2.** *fl.* Fâşie de uscat ce porneşte oblic de la malul unei ape curgătoare, înaintând spre aval. **3.** Prelungirea pe apă a unui gheţar ce se află pe uscat; *sin.* limbă glaciară. **4.** *v.* Malta, ordin.

LIMBĂ SUBMARINĂ *sin.* pinten submarin.

LIMBUIRE *sin.* limb (1).

LIMITA DE STABILITATE Valoarea unghiului de înclinare transversală pentru care stabilitatea iniţială a navei devine zero.

LIMITA GHEŢURILOR *hd.* Linia variabilă ca poziţie, reprezentată pe hărţi pentru a marca limita de coborâre a aisbergurilor şi câmpurilor de gheaţă din regiunile polare. În emisfera nordică, limita medie a gheţurilor corespunde cu latitudinea de cca 62° în apr. şi de cca 57° în sept., iar în emisfera sudică cu cca 56° în sept. şi cca 62° în feb. În Oc. Atlantic aisbergurile coboară uneori până la lat. de 40° în emisfera nordică şi până la lat. de 30° în emisfera sudică, ajungând chiar până la C. Bunei Speranţe şi până în estuarul Fl. La Plata.

LIMITA MARITIMĂ A APELOR TERITORIALE Linia imaginară trasată pe apă, care se găseşte la o anumită distanţă de linia costieră şi care corespunde cu marginea dinspre larg a apelor teritoriale. De la această linie limită se întinde „largul mării". *v.* ape teritoriale.

LIMITA PERICOLULUI Linia, de regulă punctată, trasată pe hărţile de navigaţie în jurul unui pericol, în interiorul căreia nu este prudent să se navige.

LIMITATOR DE UNGHI DE CÂRMĂ Stope mecanice, fixate pe punte în ambele borduri spre a limita unghiularea echei şi a evita intrarea în funcţiune a stopelor de etambou sau avarierea cârmei când unghiul de cârmă ar depăşi valorile normale.

LIMPOPO Fl. în Africa australă (Africa de Sud, Mozambic); lung. 1600 km. Supr. bazinului cca 440 mii km². Izv. din M-ţii Witwatersrand de la alt. de 1300 m şi se varsă în Oc. Indian. Cursul superior al fl. în zona de podiş are numeroase praguri şi repezişuri. În această zonă se află cascada Talo-Azime. Navigabil pe 150 km pentru nave medii iar în sezonul ploilor şi pentru navele mari. Irigaţii pe cursul mijlociu unde are mulţi afluenţi.

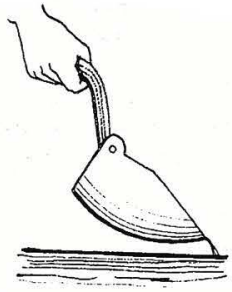
LINCOLN, Marea ~ Mare de bordură în Oc. Îngheţat de Nord, mărginită de ţărmul de NV al Groenlandei şi cel de N al Ins. Ellesmere, iar la nord de linia care uneşte C. Columbia şi C. Morris Jemp. Prin sistemul de strâmtori Robeson, Kennedy, Smith) comunică cu G. Baffin. Supr. 38 mii km²; ad. med. 289 m, max. 592 m. Ţărmurile stâncoase, abrupte, tăiate adânc de fiorduri de unde coboară gheţari. Curentul străbate M. către E. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,8 m. Tot timpul anului este acoperită de gheţari plutitori. Poartă numele preşedintelui SUA Abraham Lincoln (1809–1865).

LINE Lanţ de ins. coraligene în centrul Oc. Pacific situat de o parte şi alta a ecuatorului, aparţinând Marii Britanii şi SUA. Supr. totală 670,8 km²; pop 4 mii loc. Ins. pr: Fanning, Ocean, Cristmas, Maiden, Caroline, Flint, Palmyra, Kingman.

LINGGA, Arh. ~ Grup de insule coraligene în M. Chinei de Sud, între Ins. Sumatra şi Str. Kaimata. Aparţine Indoneziei. Supr. 2178 km²; alt. până la 1163 m. Pop. cca 40 mii loc.Ins. pr.: Lingga (826 km²) şi Sinkep (828 km²).

LINGURĂ *v.* tub lanstorpile; *v.* aruncător de grenade ASm.

LINGURĂ DE CĂLĂFĂTUIT Lingură cu coadă lungă şi cu gât, servind la turnarea smoalei în harmuz.



Lingură de călăfătuit

Lingură de înfăşurat

LINGURĂ DE IUBLOU *sin.* pâlnie de iublou.

LINGURĂ DE ÎNFĂŞURAT Unealtă pentru înfăşurat parâme, mai mică decât maiul de înfăşurat.

LINIA APEI Linia de-a lungul căreia se întretaie suprafaţa uscatului cu cea a mării pe mare calmă. L.A. se află în permanentă schimbare datorită variaţiei de nivel cauzată de înaintarea şi retragerea apei sub influenţa vânturilor şi a mareei, de depunerea şi spălarea aluviunilor ca urmare a acţiunii valurilor şi a curenţilor. *sin.* linia ţărmului.

LINIA DE SCHIMBARE A DATEI Linie convenţională de pe suprafaţa Terrei care serveşte la delimitarea locurilor de contare a datelor calendaristice diferenţiate cu 24 de ore. Traseul său trece peste Oc. Pacific şi corespunde în cea mai mare parte cu meridianul 180° (antimeridianul Greenwich). În apropierea L.S.D., pe ambele părţi ale acesteia, orele şi minutele fusului orar corespund, iar datele calendaristice diferă cu o unitate (o zi). La nava sau avionul care traversează L.S.D. în direcţia de la V la E, în contarea datelor calendaristice se scade o zi; la trecerea de la E la V în contarea datelor calendaristice se adaugă o zi. (*v.* harta fuselor orare).

LINIA RUMBULUI *sin.* loxodromă.

LINIA ŢĂRMULUI 1. Linie de întâlnire a uscatului cu apa pe mare calmă, la nivelul mediu al acesteia. **2.** Linia convenţională între ţărm şi bazinul acvatic trasată pe hartă. Se determină (trasează) pe linia îmbinării apei cu uscatul la nivelul mediu al mării, când aceasta nu are maree, sau la nivelul mareei înalte în cazul mărilor cu maree. Noţiunea de L.Ţ. se foloseşte în special în cartografie.

LINIE 1. *înv., sin.* ecuator terestru. **2.** Rută parcursă în mod regulat de navele unei anumite companii de

navigație.

LINIE CENTRALĂ Dreaptă normală pe centrul liniei de bază la sistemele de navigație hiperbolice.

LINIE DE APĂ Linie formată la intersecția planului orizontal al suprafeței apei cu corpul navei.

LINIE DE ARBORI Ansamblu din două sau mai multe tronsoane confecționate din bare cilindrice de oțel, cuplate între ele prin flanșe și buloane, prin intermediul cărora se transmite mișcarea de rotație de la mașină la elice. Capătul din interiorul navei al L.d.A. este cuplat cu arborele motor, iar pe capătul exterior este montată elicea. După modul de amplasare, tronsoanele poartă denumirea de arbore intermediar sau arbore port-elice. L.d.A. este menținută în poziție corectă cu ajutorul cuzinetilor de sprijin (de pat) și al presetupei de etanșare montată în etambou, la ieșirea din navă a arborelui port-elice.

LINIE DE BAZĂ 1. Linie ce coincide cu muchia inferioară a chilei. 2. Dreaptă care unește stația principală și o stație secundară aparținând unui lanț de navigație hiperbolică.

LINIE DE BRIZANȚI Linie – mai mult sau mai puțin dreaptă – ce marchează fundurile mici de care apa mării se sfărâmă formând brizanți.

LINIE DE BULINĂ Dreaptă ce marchează drumul limită pe care îl poate lua o ambarcațiune sau o navă cu vele pentru a atinge un punct dat, strângând vântul; *sin.* linie de vânt strâns.

LINIE DE CREDINȚĂ Linie marcată pe cutia compasului, care materializează axul navei și la care se citește capul acesteia; *v. fig.* compas.

LINIE DE CUSUT Linie marcată printr-un fir colorat, la câțiva centimetri de marginea unei ferțe, pentru a putea fi cusută cu altă ferță; *v. fig.* cusături.

LINIE DE FRONT Formație în care navele se deplasează pe drumuri paralele, relevându-se reciproc la travers; *v. fig.* formații.

LINIE DE GRENURI Zonă aflată la o anumită distanță de fața unui front de aer rece (până la 200 Mm) de-a lungul căreia se produc grenuri.

LINIE DE ÎNCĂRCARE Intersecția planului de plutire a unei nave cu bordajul exterior, marcând bordul liber minim, de vară, de iarnă, de iarnă în Atlanticul de Nord, la tropice, în apă dulce, pentru caric obișnuit și pentru cherestea; *v.* marcă de bord liber.

LINIE DE MARGINE *sin.* linie de supraimersiune.

LINIE DE PLUTIRE Linie formată la intersecția planului apei cu bordajul navei la un moment dat.

LINIE DE PLUTIRE DE DEPLASAMENT Linie de plutire a unei ambarcațiuni cu aripi portante sau cu pernă de aer atunci când plutește pe apă ca o ambarcațiune obișnuită.

LINIE DE PLUTIRE PURTATĂ PE ARIPI Linie de plutire a unei ambarcațiuni cu aripi portante, în momentul utilizării acestora.

LINIE DE POZIȚIE Loc geometric al punctelor de pe glob în care se poate afla o navă ce folosește un anumit procedeu de navigație. Astfel, o navă de pe care se iau relevmente se va afla pe o L.d.P. de forma unei drepte în cazul utilizării hărților Mercator; dacă se folosește o înălțime la un astru sau dacă se măsoară distanța la un reper de la uscat, L.d.P. va avea forma unui cerc.

LINIE DE RELEVMENT Formație în care navele se deplasează pe drumuri paralele relevându-se sub un unghi între 91°–179°; poate fi normală sau eșalonată *v. fig.* formații.

LINIE DE SONDE/SONDAJ Linie urmată de ambarcațiunea sau de nava care execută sondaje pe timpul unei ridicări hidrografice. L.d. S. sunt, de regulă, paralele sau radiale.

LINIE DE SPUMĂ 1. Dâră de spumă ce marchează linia de contact între doi curenți marini. 2. Dâră de spumă provenită de la brizanți și aflată, de regulă, mai aproape de mal în raport cu punctul de sfărâmare a valului.

LINIE DE SUPRAIMERSIUNE (definiție SOLAS) Linie trasată pe bordaj la o distanță de cel puțin 76 mm de la suprafața exterioară a învelișului punții pereților etanși în bord. La navele cu centura rotunjită, L.d. S. este trasată pe bordaj la o distanță de cel puțin 76 mm în raport cu intersecția dintre prelungirea suprafeței exterioare a învelișului punții de oțel și prelungirea suprafeței bordajului lateral. L.d. S. servește la efectuarea calculelor necesare în caz de gaură de apă.

LINIE DE ȘIR Formație în care navele merg una în pupa celeilalte, **L.d.S deschisă** Formație în care fiecare navă abate puțin într-un bord pentru a ieși din siajul navei precedente; *v.* formații.

LINIE DE VÂNT STRÂNS *sin.* linie de bulină.

LINII PARALELE Instrument de lucru pe hartă. Tipul cel mai simplu de L.P. constă din două rigle legate articulat. Una din ele se așază pe roza hărții, la gradația corespunzătoare drumului sau relevmentului ce urmează a fi trasat, iar cu cealaltă, utilizând sistemul articulațiilor, se efectuează translația direcției în punctul prin care va trece drumul sau relevmentul. Uneori L.P. sunt gradate, ceea ce permite folosirea lor pe oricare dintre meridiane. În locul tipului prezentat anterior, se recomandă a se utiliza L.P. cu role (*v. fig.* trasare), cu zimți sau L.P. Weems, a căror precizie este mult mai mare.

Linii paralele

LINIȘTE Calitatea rozei unui compas magnetic de a nu vibra.

LINIȘTIT, Oceanul. – *v.* Oc. Pacific.

LION (*fr.* Golfe du Lion) Golf din M. Mediterană la coasta de S a Franței. Lung. 93 km; lățimea la intrare 245 km; ad. peste 1000 m. Țărmurile în partea de V și N sunt joase, la E înalte și abrupte. Maree neregulată 0,2 m. În g. se varsă Fl. Ron. Port important Marsilia.

LIPARE (*it.* Lipari) Arh. de origine vulcanică în SE M. Tireniene la N de Ins. Sicilia aparținând Italiei. Supr. 115 km²; cca 25 mii loc. Format din 17 ins. din care Ins. Stromboli și Volcano au vulcani activi. Climă și vegetație mediteraneene. Expl. de sulf, viticultură, pomicultură, pescuit. Cunoscut și sub denumirea de Ins.

Eoliene. *ist.* Lângă Ins. L: în perioada primului război punic (264–241 î.Hr.) a avut loc în anul 260 î.Hr. bătălia navală de la Ins. L. între flotele cu rame ale Romei Antice (113 pentere) şi Cartaginei (140 pentere). Deşi navele cartaginezilor aveau aceleaşi calităţi ca şi cele ale romanilor, victoria flotei romane s-a datorat faptului că pe navele lor erau montate punţi de abordaj (corvi) cu care se prindeau de nava inamică, iar echipajele erau mai bine pregătite pentru lupta de abordaj. Această înfrângere a subminat puterea militară şi maritimă a Cartaginei.

LISABONA (Port Lisboa) Capitala, şi important port al Portugaliei, situat pe ţărmul Fl. Tajo la 15 km de Oc. Atlantic. Cca 1 mil. loc. Din ocean în port se intră pe două pase: Barra Grandi 1,5 km lăţime şi 9,4 m ad. şi Barra Norti 227 m lăţime şi 5,7 m ad. Portul cu instalaţiile sale este aşezat pe malul dr. al fluviului şi prin poziţia sa a devenit portul prin care trec cele mai importante linii oceanice. Volumul anul al traficului de mărfuri cca 14 mil t. Se importă: cărbuni, ţiţei, metale feroase, maşini, bumbac ş.a. Se exportă: minereuri, vinuri, conserve, plută ş.a. Portul dispune de terminale containere, nave Ro-Ro, cărbuni, petrol. BMM este situată pe malul st. al fl. Şantierele de construcţii şi reparaţii nave dispun de 11 docuri uscate care asigură construcţia şi reparaţia navelor civile de mare tonaj (până la 326 mii t) şi navelor militare de toate clasele. *ist.* Portul s-a dezvoltat în perioada marilor descoperiri geografice şi a colonizărilor din sec. XV–XVII, devenind centru comercial al întinsului imperiu portughez. În 1775 L. a suferit un cumplit cutremur.

LISSA Ins. în M. Adriatică (în prezent ins. Vis) unde la 20 iul. 1866 a avut loc prima mare bătălie a flotelor cu maşini cu aburi, între escadrele Italiei (19 nave între care 11 cuirasate) şi Austriei (21 nave între care 7 cuirasate) (bătălia de la Lissa). Încercarea flotei italiene la 18 iul. de a debarca un desant pe insula apărată de o garnizoană cu 3000 de militari şi 7 baterii de coastă (88 tunuri), cu scopul de a o cuceri, a dat greş din cauza slabului efect al focului artileriei de pe nave asupra bateriilor de coastă şi dârzeniei apărătorilor. Venită în ajutor la 20 iul. escadra austriacă a angajat duelul de artilerile cu flota italiană, fără a avea efect împotriva navelor cuirasate. Soarta bătăliei a fost decisă de pintenarea de către nava comandant austriacă a navei comandant italiană care s-a scufundat cu echipajul de 400 de oameni; un alt cuirasat italian a fost incendiat de focul artileriei de pe navele austriace şi a sărit în aer. Celelalte nave ale flotei italiene s-au retras la Ancona.

LISTĂ DE ECHIPAJ *MC* Tabel nominal al echipajului ambarcat, care corespunde rolului de echipaj. Face parte din documentele de bord cerute de organele de control la sosirea şi plecarea din port. L.d.E. cuprinde: numele şi prenumele, funcţia la bord, actul de calificare, locul şi data naşterii, naţionalitatea, data ambarcării.

LISTĂ DE ÎNCĂRCARE *MC* Tabel cu mărfurile ce urmează a fi încărcate pe o navă, pe care încărcătorul este dator să-l predea navei în timp util, astfel încât comandantul să poată întocmi planul de încărcare. Lista trebuie să cuprindă: cantităţile de marfă pe partizi, destinaţia lor, descrierea succintă a mărfurilor şi indicaţii asupra felului de ambalaj şi mărcilor de predare, a volumului şi greutăţii. *sin.* listă de mărfuri.

LISTĂ NEAGRĂ *MC* Listă întocmită de autorităţile portuare sau de guvernele unor state, în care sunt incluse navele considerate indezirabile.

„LISTOPIRAT" Denumire dată de Ion Ghica (1816–1897) grecilor din Arhipelagul grecesc care, pe timpul războiului Crimeii (1853–1856), acţionau ca haiduci şi corsari împotriva intereselor Imperiului Otoman şi ale aliaţilor săi.

LI SUN SIN (1545–1598) Amiral coreean, creatorul primului cuirasat din lume (*v.* Kobuksăn) şi care a condus cu succes lupta împotriva flotei japoneze invadatoare în războiul „Imjin" (1592–1598).

LITKE, Feodor Petrovici (1797–1882) Navigator şi geograf rus, explorator al Arcticii. A participat la expediţia în jurul lumii (1817–1819) a amiralului rus Golovnin pe velierul de 300 t „Kamceatca". A condus expediţia de explorare a Ins. Novaia Zemlia, M. Barents, şi M. Albă şi a unor insule din N Oc. Pacific făcându-le o descriere amănunţită. A fost unul din fondatorii şi apoi preşedinte al societăţii ruse de geografie (1856–1873). Amiral (1855).

LITORAL Fâşie a uscatului alăturată mării şi supusă efectelor curenţilor, acţiunii valurilor şi mareelor. Pe L. sunt amplasate instalaţiile portuare, farurile şi alte repere de navigaţie, precum şi forţele şi mijloacele de apărare ale unui stat.

LIVERPOOL Oraş şi important port al Marii Britanii situat la vărsarea Fl. Mersey în M. Irlandei. Cca 1 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 40 km; ad. până la 15,5 m; 40 bazine de maree. Portul este accesibil navelor de 200 mii t. Prin port se derulează până la 60% din exporturile ţării. Se importă: petrol, bumbac, metale neferoase, cauciuc, cherestea, cereale. Se exportă: oţeluri, maşini şi utilaje, ţesături ş.a. Volumul traficului anual de mărfuri cca 12 mil. t. Cele 13 docuri uscate şi plutitoare asigură construcţia şi reparaţia tuturor categoriilor de nave civile şi militare. Este legat printr-un canal de 58 km lungime de portul Manchester.

LIVORNO Important port italian la M. Ligurică. Cca 180 mii loc. Protejat dinspre mare de două spargevaluri şi un mol. Acvatoriul cuprinde avanportul, trei băi şi două bazine portuare. Are două pase de trecere a navelor cu un pescaj de până la 9 m. Lung. frontului de cheuri peste 11 km, cu adâncimi de 4–11,3 m. Volumul traficului anual de mărfuri cca 13 mil. t. Pr. importuri: petrol, cărbuni, cereale, celuloză, metale neferoase ş.a.; exporturi: marmură, ciment, vin, sticlărie ş.a. Şantierele navale dotate cu docuri uscate asigură construcţia şi reparaţia navelor mari civile şi militare.

LIVRĂ Unitate de măsură engleză pentru greutate, egală cu 0,453 kg. *sin.* pfund (simbol lb.).

LIVRET DE MARINAR *MC* Document eliberat de o căpităţie de port unui marinar ambarcat, pentru a-l folosi ca act de identitate. În acest document se înscriu: numele şi prenumele posesorului, prenumele părinţilor,

locul şi data naşterii, funcţia la bord, diplomele pe care le posedă şi data ultimei ambarcări.

LLOYD'S, The – Societate engleză de asigurări maritime (cea mai veche din lume) şi centru mondial de informaţii maritime; creată către sfârşitul secolului XVII în cafeneaua al cărei proprietar era Lloyd (*a nu se confunda cu Lloyd's Register*).

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING Societate de clasificare engleză; a luat naştere, ca şi The Lloyd's, în cafeneaua cu acelaşi nume.

LNG (*engl.* Liquid Natural Gas) Navă pentru transportul gazelor naturale lichefiate.

LOAD LINES Convenţie internaţională elaborată în anul 1966, asupra liniilor de încărcare ale navei. Intră în vigoare pe plan internaţional la 21 iunie 1968, iar în România la 3 septembrie 1971. Ratificată în 137 de ţări. *v.* Linie de încărcare.

LOARA (*fr.* Loire) Cel mai lung fl. al Franţei. Izv. din M-ţii Cevenni, se îndreaptă spre N, străbate masivul central francez, partea de S a bazinului parizian şi se varsă printr-un estuar în G. Biscaya din Oc. Atlantic parcurgând o distanţă de 1010 km. Supr. bazinului fluvial 120,5 mii km². Afluenţi pr. Allier şi Maine. Regim hidrologic variabil; de la izv. curge prin defileuri adânci, iar pe cursul inferior printr-o albie largă inundabilă, din care cauză este indiguit pe o distanţă de 500 km cu diguri înalte de 5–7 m. Este legat prin canale cu Fl. Sena şi Saône. Navigabil în aval de Nantes pentru navele oceanice (53 km de la vărsare), iar pentru cele fluviale în aval de confluenţa cu Maine. Oraşele de pe Loara: Orleans, Blois, Tours, Nantes, Saint-Nazaire.

LOBITO Oraş-port din Angola situat pe ţărmul G. cu acelaşi nume din Oc. Atlantic. Portul este protejat contra valurilor de o limbă de nisip de 5,6 km lungime. Lungimea frontului de cheuri 1,9 km cu adâncimi până la 12 m. Ad. în partea centrală a bazinului portuar 25–33 m. Volumul anual al traficului de mărfuri 2,6 mil. t. Se importă: produse petroliere, maşini, mărfuri generale, prod. alimentare; se exportă: minereu de fier, metale neferoase, cafea, sisal ş.a. Şantierele navale asigură reparaţia navelor de tonaj mediu.

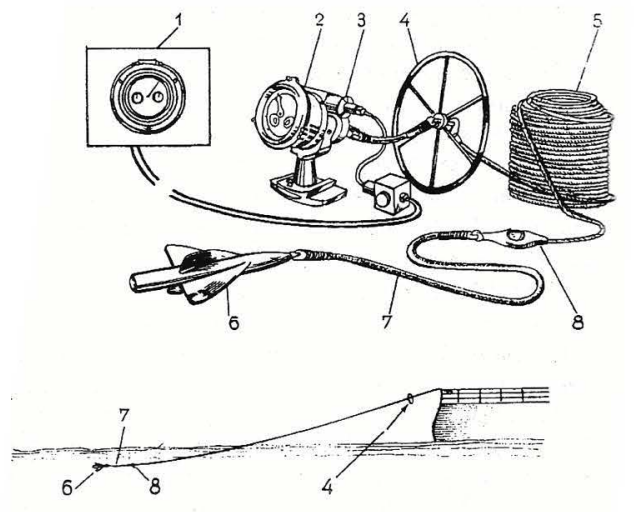
LOC DE FĂCUT APĂ *ist.* Radă sau ancoraj cu o sursă de apă bogată (de regulă, o gură de fluviu), unde se putea face apă dulce pentru uzul navelor. Pe vremea navelor cu vele, cunoaşterea locurilor de făcut apă prezenta o importanţă deosebită.

LOC DE ÎNTÂLNIRE *fl.* Loc pe un fluviu sau canal, în care lărgimea şenalului sau a canalului permite trecerea a două convoaie, unul pe lângă celălalt.

LOC DE POZIŢIE *sin.* linie de poziţie.

LOC DE RONDOU *fl.* Loc în care lărgimea şenalului sau a canalului permite executarea unui rondou.

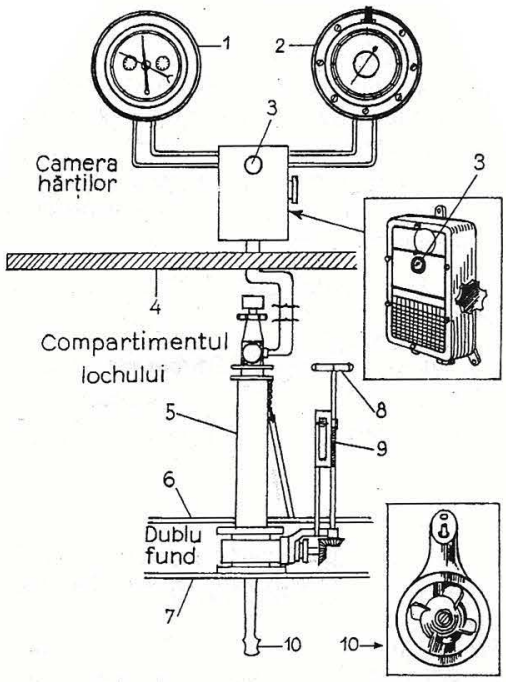
LOCH 1. Aparat de navigaţie folosit pentru măsurarea directă sau indirectă a vitezei navei. Tipurile mai vechi de L. nu măsurau viteza navei direct, ci distanţa parcursă într-un interval de timp dat. Astfel, **L. improvizat sau olandez** nu era decât o singură bucată de lemn ce se arunca spre prova, după care doi observatori notau ora exactă a trecerii sale prin dreptul a două repere de pe punte aflate la o distanţă cunoscută. Împărţind această distanţă la timpul înregistrat, se obţinea viteza navei. **L. de fund** *înv.* Greutate legată cu o saulă, care era aruncată la pupa, lăsându-se apoi saula să fileze un anumit interval de timp. Împărţind lungimea saulei filate la timpul cunoscut, se obţinea, de asemenea, viteza. **L. ordinar** Folosit în prezent numai pe veliere, L. O. constă dintr-un sector de lemn, denumit barca lochului, lestat cu plumb la partea inferioară şi legat cu o labă de gâscă la o saulă engleză având noduri la anumite intervale. Pentru a măsura viteza, se aruncă barca în apă şi se filează saula până când peste copastie trece o fâşie de astar, denumită semn, care se află la o astfel de lungime de saulă încât tracţiunea să fie orizontală. Lungimea saulei cuprinsă între laba de gâscă şi semn se numeşte lungime moartă sau lăsătură. În momentul în care semnul trece peste copastie se răstoarnă un nisipar (de regulă, de 15 sau 30 s). După scurgerea nisipului, se dă stop şi se determină, în funcţie de numărul de noduri de pe saulă (care se găsesc la distanţa de 14,53 m unul de altul), viteza navei. De aici derivă şi nodul ca unitate de măsură pentru viteză, precum şi expr. „A fila... noduri" *v.* nod (1) şi (2). Dintre L. patente, adică brevetate, cel mai obişnuit este **L. mecanic** ce constă dintr-o elice ataşată cu un capăt de saulă engleză la o piesă denumită peşte, de la care o altă saulă engleză transmite – în scopul uniformizării – rotaţia elicei la un volant, iar



Loch mecanic:
1 – repetitor în comandă; *2* – contor; *3* – trasmisie electrică; *4* – volant; *5* – saulă; *6* – elice; *7* – lăsătură; *8* – peşte.

de la acesta la un contor de mile marine, fixat cu piciorul la o talpă de pe coronament; uneori el este însă fixat la un tangon scurt aşezat într-un bord, în dreptul comenzii, pentru a putea fi văzut. Unele tipuri de L. M sunt echipate şi cu sistem de transmisie electrică la un repetitor din comandă. O variantă a L.M. îl constituie L. **harpon**, la care mecanismul înregistrator este montat chiar pe elice, fiind necesar, pentru a citi L., să se intre elicea la bord. Cele mai moderne tipuri de L. sunt cele instalate pe fundul navei, de unde şi numirea de **L. de fund** (*a nu se confunda cu L. descris mai sus*). La tipul de L.d.F. prevăzut cu elice, mişcarea imprimată acesteia de curentul apei este transmisă unui motor electric. Măsurând intensitatea curentului electric, se obţine viteza navei. Pentru citirea vitezei pot fi, de asemenea, numărate sclipirile unei lămpi, produse într-o unitate de timp. **L. de presiune** se bazează pe măsurarea diferenţe

dintre presiunea statică a apei şi presiunea dinamică a acesteia cu ajutorul unui tub Pitot şi al unui sistem de burdufuri. **L. electromagnetic** se bazează pe variaţia tensiunii într-un conductor deplasat prin apă într-un câmp magnetic. Tensiunea este captată de două butoane din metal moale şi transmisă unui amplificator, apoi unui contor care indică viteza în noduri. Pe iahturile cu motor se foloseşte un **L. cu paletă** care permite ca în urma abaterii unei tije mobile, din cauza înaintării navei, să se determine viteza. **L. fals** Dispozitiv de transmitere către un trasor de drum a vitezei rezultate din numărul de rotaţii, atunci când nu este posibilă transmiterea de la L. Lochurile moderne electronice de diferite sisteme indică automat viteza navei 2. Lac scoţian



Loch de fund cu elice:
1 – contor de distanţă; *2* – contor de viteză; *3* – lampă; *4* – puntea comenzii; *5* – locaş cilindric; *6* – bordaj interior; *7* – bordaj exterior; *8* – stea de ridicare; *9* – indicator închis/deschis; *10* – elice.

LOCH NESS (loch – lac scoţian) lac în Scoţia de origine glaciar-tectonică. Lung. cca 40 km; lăţimea 1,4 km; ad. 230 m. Ţărmurile înalte şi abrupte. Nu îngheaţă iarna. Din lac apa se varsă prin Fl. Ness în M Nordului. Navigabil.

LOCSTAR Sistem de radionavigaţie ce se bazează pe măsurarea timpului de propagare a semnalelor (distanţe între utilizator şi satelit). Semnalul emis de utilizator este recepţionat de doi sateliţi şi retransmis la staţia centrală, unde este analizat intervalul de timp astfel creat. Se determină, cu o eroare de sub 100 m, poziţia utilizatorului care este comunicată acestuia prin intermediul bazei de control.

LODINĂ *MC* Cherestea de esenţă moale şi secţiune rotundă, cu diametrul de maximum 15 cm. Asemenea bile se folosesc pentru catarge mici, tangoane, ghiuri şi ca şcondri în diferite împrejurări. Intră în dotarea navelor şi mai ales a velierelor, ca material de rezervă.

LODOS Denumire dată de pescari vântului de Sud-Est care bate pe coasta de Vest a M. Negre.

LOFOTEN Arh. în M. Norvegiei separat de ţărmurile Pen. Scandinave de Str. Vest Fjord. Aparţine Norvegiei. Compus din ins. pr. Austvágøy, Vestvágøy, Flakstade, Moskenecë şi multe alte insule mici. Insulele sunt separate între ele prin str. înguste; ţărmurile puternic crestate; relief muntos acoperit de gheţari; alt. max. 1161 m (Ins. Estvágøy); pop cca 36 mii loc. Climă maritimă umedă; temp. în ian. 0°–1° C, în iul. +12° C. Vegetaţie de tundră. Important centru piscicol al Norvegiei. Pr. port. Svolver.

LOH *sin.* loch.

LOL Instabilitate a navei drepte care se înclină într-un bord sau altul sub acţiunea forţelor exterioare (*a nu se confunda cu canarisirea*).

LOLLAND Ins. în M. Baltică făcând parte din grupul Ins. daneze. Terit. puţin ridicat deasupra nivelului mării. Este separată de Ins. Langeland prin Str. Beltul Mare şi de Ins. Falster printr-o str. îngustă peste care s-a construit un pod de CF. Supr. 1235 km²; pop. cca 90 mii loc. Relief deluros cu alt. sub 50 m şi cu numeroase mlaştini. Culturi de cereale. Creşterea animalelor.

LOM Rangă servind la manevrarea lanţului ancorei sau a altor greutăţi.

Lom

LONDRA (*engl.* London) Capitala Marii Britanii şi cel mai mare port al ţării situat pe Fl. Tamisa, la 80 km de vărsarea sa în M. Nordului. Pop. cca 8,5 mil. loc. Lung. frontului de cheuri peste 44 km cu ad. până la 14,5 m. Portul este accesibil pe orice timp pentru nave cu pescaj de 12 m, iar la maree înaltă pescajul poate fi de 15 m. Prin port trec anual peste 55 mii de nave. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 60 mil. t. Prin portul L. se exportă 2/5 din producţia industrială şi tranzitează 1/3 din traficul maritim de călători. Se importă 1/4 din podusele petroliere, cereale, cauciuc, material lemnos, prod alimentare. De-a lungul malurilor Fl. Tamisa sunt amplasate şantierele de construcţii şi reparaţii nave alcătuind 5 sisteme de docuri uscate şi plutitoare care poartă diferite denumiri. În port sunt amplasate 400 de rezervoare de prod. petroliere (900 mii m³). Pentru transportul încărcăturilor, la danele întreprinderilor portuare sunt folosite cca 7000 de şlepuri. L. este considerat cel mai important nod de comunicaţii maritime, aeriene, de CF şi rutiere din Anglia.

LONG Str. între Ins. Vranghel şi ţărmul de N al Asiei care face legătura între M. Siberiei de E şi M. Ciukotsk. Lung. 77,5 Mm (143,4 km), lăţimea 79–139 Mm (146–257 km); ad. suprafeţei navigabile 35–50 m. Este acoperită cu gheaţă în lunile oct.–iun., în rest sunt gheţuri plutitoare. Poartă numele navigatorului arctic american Long Thomas, care a explorat-o la bordul unei baleniere în 1867.

„LONG BEACH" Primul crucişător din lume cu propulsie nucleară (SUA, 1961). Caracteristici: depl. 15 947 t; L 214 m; B 21,30 m; două reactoare şi turbine cu vapori de 80 000 CP; vit. 30,5 Nd; două rampe

pentru lansarea rachetelor Regulus (navă-navă), una dublă pentru rachete Talos (navă-aer) şi două duble pentru rachete Terrier (navă-aer).

LONGITUDINALĂ Element longitudinal al osaturii unei nave în sistemul de construcţie longitudinal.

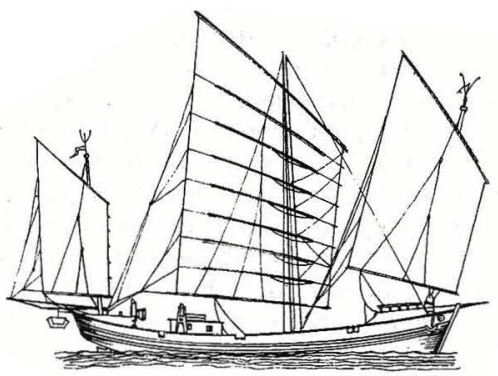
LONGITUDINE Unghiul dintre primul meridian şi meridianul unui punct dat sau arcul de ecuator dintre cele două meridiane. Se măsoară de la primul meridian (meridianul zero) spre Est sau Vest până la 180° şi se notează cu λ. **L. astronomică** Unghiul dintre meridianul zero şi meridianul ceresc; **L. geodezică/geografică** Unghiul dintre planul definit de axa lumii şi normala la sferoid şi planul primului meridian; se deduce din L. astronomică corectată cu componenta longitudinală a abaterii/înclinării verticale; **L. geomagnetică** Coordonată asemănătoare cu L., dar raportată la meridianele geomagnetice; se notează cu **A L. fictivă** L. raportată la meridiane fictive. Multă vreme navigatorii nu au dispus de un procedeu ştiinţific de determinare a L. Aceasta a fost posibilă numai după inventarea cronometrului. ◊ „A lua o L". *arg.* A se culca.

LOPĂŢICĂ DE ÎNFĂŞURAT Instrument servind la înfăşurare în cazurile în care nu poate fi utilizat un mai de înfăşurat.

LOPĂŢICĂ DE STRÂNS Instrument servind la strângerea legăturilor.

LORAN (*engl.* Long Range Navigation) Sistem de radionavigaţie hiperbolică cu impulsuri la distanţe mari.

LORCHA Navă folosită în mările Chinei, dar având corp de navă europeană şi vele de joncă. A fost introdusă, probabil, de portughezi pe la mijlocul sec. XVIII.



Lorcha

LORIENT Port al Franţei la Oc. Atlantic pe ţărmul de S al Pen. Bretagne. Intrarea în port se face prin două pase: de V de 278 m lăţime şi de S 120 m lăţime. Acvatoriul portului include rada exterioară, două rade interioare cu ad. de 5–15 m, două bazine deschise şi două bazine de maree cu ecluze. Lung. frontului de cheuri cca 4 km cu ad. de 4–9,5 m. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 3 mil. t. Şantierele de constr. şi reparaţii nave dispun de 3 docuri uscate şi 3 cale de lansare unde se construiesc Sm. şi Ds. şi se repară alte categorii de nave. În zona portului s-au păstrat adăposturile din beton armat construite de germani pentru camuflarea Sm. lor şi care se folosesc şi în prezent. Folosit şi ca BMM a flotei franceze.

LOS ANGELES Port şi centru industrial al SUA pe ţărmul de V al G. San Pedro din Oc. Pacific. Ad. paselor de intrare în port 10–15 m. Lung. frontului de cheuri peste 22 km cu adâncimi de 15 m. Bazinul petrolier este accesibil pentru navele cu un pescaj de până la 15 m. Pop. oraşului cu suburbiile: peste 6 mil. loc. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 40 mil. t. Se importă: produse petroliere, cauciuc , oţel, prod. chimice, prod. generale; se exportă: minereu, cărbuni, cereale, prod. industriale. Şantierele navale dotate cu 2 docuri plutitoare şi 8 cale asigură construcţia şi reparaţia navelor civile cu un tonaj de cca 22 mii t şi militare, incl. Cr.

LOSTROM *sin., fl.* nostrom.

LOTCĂ (*rus.* Lotka) Barcă pescărească din lemn, cu prova şi pupa ascuţite şi arcuite. Are 18–25 crivace. Este propulsată cu vâsle sau cu o velă ridicată la un catarg fixat într-un orificiu de la chilă. Folosită îndeosebi în Delta Dunării şi pe mare în apropiere de coastă. La unele lotci poate fi adaptat şi un motor.

Lotcă

LOŢ Persoană brevetată care asigură pilotajul în zona fostelor cataracte ale Dunării (Porţile de Fier); *sin.* pilot de cataracte.

LOUSIADE Arh. în M. Coralilor la SE de Ins. Noua Guinee (Oc. Pacific). Face parte din Papua-Noua Guinee în cadrul Commonwealth-ului Australian. Format din 10 insule mici vulcanice şi numeroase recife de corali. Supr. totală 2,2 mii km². Pr. insule: Tagula, Rossel, Mizima. Relief muntos, până la 1000 m alt. Climat subecuatorial umed. Păduri veşnic verzi. Pop. cca 3000 loc. Zăcăminte aurifere, cocotieri, pescuit. A fost descoperit în 1606 de navigatorul spaniol Vaez Torres.

LOVITURĂ **1.** Manipulare a ramei de la poziţia de drepţi până la revenirea în aceeaşi poziţie. **2.** Bătaie de clopot. Se deosebesc: **L. simplă**, care marchează jumătăţile de oră, şi **L. dublă**, care marchează orele; v. şi a bate carturile.

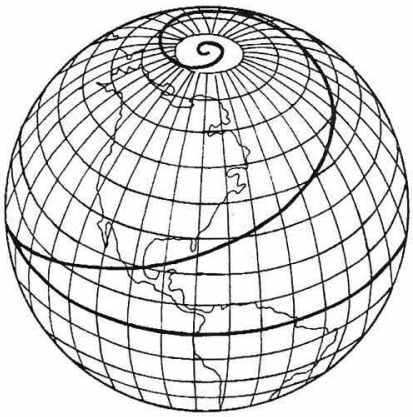
LOVITURĂ DE AVERTISMENT Lovitură de tun executată fără proiectil pentru a atrage atenţia unei nave sau pentru a o soma.

LOVITURĂ DE MARE Val ce loveşte cu putere bordajul navei.

LOVITURĂ DE VÂNT Vreme rea trecătoare, cu durata de la un gren până la circa o zi.

„LOWESTOFT" Fregată, prima navă militară din Marea Britanie care a vizitat România, printr-o vizită de protocol în portul Constanţa, după cel de al doilea RM (1966).

LOXODROMĂ Curbă pe suprafaţa globului, care taie toate meridianele sub acelaşi unghi (cu excepţia cazurilor particulare, când se confundă cu meridianele sau cu ecuatorul), reprezentând un arc de cerc mare. L. este o curbă elicoidală tangentă asimptotic (la infinit) la



Loxodromă

pol. Această curbă este urmată de nave cu ajutorul compasului, permiţându-le să menţină un unghi constant cu meridianele. Pe harta marină în proiecţie Mercator L. apare ca o dreaptă **L. fictivă** Curbă pe suprafaţa globului, care taie sub acelaşi unghi toate meridianele fictive.

LPG (*engl.* Liquid Pressure Gas) Navă servind la transportul gazelor sub presiune.

LUA APĂ CU BORDUL A ambarca apă pe punte pe mare rea.

LUA BANDĂ A se înclina temporar într-un bord din cauza vântului şi a mării.

LUA LA REMORCĂ/URECHE *v.* remorcă.

LUA MAREA/LARGUL A ieşi în mare/larg.

LUANDA (São Paulo de Loandu) Oraş-port şi cap. Angolei situat pe ţărmul de SV al G. cu acelaşi nume din Oc. Atlantic. Cca 300 mii loc. Lungimea frontului de cheuri 4 km cu ad. până la 10 m. Volumul anual al traficului de mărfuri 2 mil. t. În radă pot fi operate petroliere cu un pescaj până la 16,8 m. Se importă: maşini şi utilaje, cărbuni, ciment; se exportă: petrol, cafea, sisal, bumbac ş.a. Şantierul şi atelierele navale asigură reparaţia navelor de tonaj mediu. Aeroport.

LUA O ÎNĂLŢIME A măsura înălţimea unui astru cu sextantul.

LUA RELEVMENTE A determina relevmentele unui obiect.

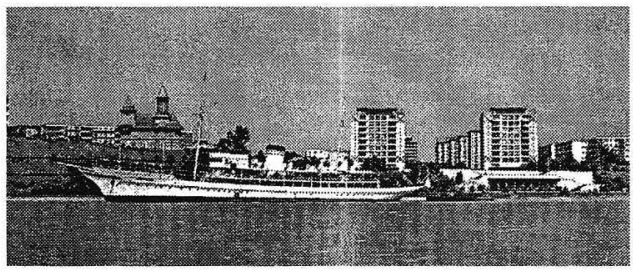
LUA VÂNTUL A masca o navă/ambarcaţiune cu vele, trecând prin vântul acesteia.

LUA VOLTA A fixa capătul unei parâme de o baba, de un tachet, de o cavilă etc. printr-o voltă.

LUAREA UNUI CORP MORT *v.* legare la geamandură.

LŰBECK Oraş-port în NE Germaniei (landul Schleswig-Holstein), în zona estuarului R. Trave, la 20 km de vărsarea acestuia în G. Lűbecker din M. Baltică. Pop. cca 250 mii loc. Dezvoltarea oraşului şi portului s-a datorat în principal comerţului şi transporturilor maritime. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 4 mil. t. Este realizată legătura pe feribot între L. şi Ins. Lolland (Danemarca) şi portul Trelleborg (Suedia). Prin canalul Trave Elba se face legătura între L. şi cursul inferior al Fl. Elba. Pr. ramuri industriale: constr. de nave şi avioane civile şi militare, constr. de maşini şi aparate de precizie, ind. chimică şi farmaceutică. *Ist.* întemeiat în 1143, oraşul a devenit din 1226 centrul principal al organizării Hansei şi al comerţului hanseatic, ajungând la maximă înflorire în sec. XIV–XV, după care decade. Îşi menţine statutul de oraş liber până în 1937. În al doilea RM (1939–1945), centrul oraşului a fost serios avariat de aviaţia anglo-americană şi în mai mică măsură zonele industriale de la periferia oraşului.

„LUCEAFĂRUL" (ex. „Nahlin") Yacht construit în Anglia (1930) şi achiziţionat de Casa Regală Română în 1937. Caracterisitici: depl. 2050 t; dim: 75,5 × 10,8 × 4,42 m; turbine cu abur de 4000 CP; 2 elici; vit. 17,5 Nd. În perioada interbelică a executat voiaje oficiale în M. Neagră şi M. Mediterană. După 1948 a primit numele de „Libertatea" şi a revenit Marinei Militare care l-a folosit ca navă-şcoală pentru elevii Şcolii de ofiţeri marină. În 1956 a fost transferat întreprinderii de



NMS „Luceafărul"

navigaţie NAVROM – Constanţa şi a executat curse de pasageri între Galaţi şi Constanţa până în 1963 când trece în administraţia Comitetului de Stat al Apelor, devenind navă de protocol. În 1972 a fost scos din exploatare şi transformat în hotel plutitor în portul Galaţi. În 2002 a fost cumpărat de o firmă britanică.

LUCRĂRI HIDROTEHNICE *hd.* Construcţii executate pe cursurile de apă pentru regularizarea debitelor, prevenirea inundaţiilor, stăvilirea apelor în scopul creării lacurilor de acumulare sau inundării unor zone de teren, precum şi pentru a împiedica acţiunea apelor în anumite zone.

LUCRĂRI MARINĂREŞTI Ansamblul lucrărilor executate cu ajutorul parâmelor: noduri, împletituri, legături, matiseli, patronări, confecţionări de scări, de plase sau de baloane de acostare etc.

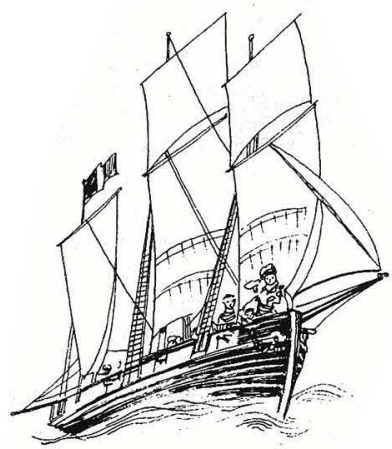
LUCRU PE HARTĂ Lucrare grafică executată pe harta marină, constând în trasarea de drumuri sau relevmente cu echerele sau liniile paralele ori cu alte diferite rigle brevetate, în măsurarea distanţelor cu gheara de compas, în punerea unui punct pe hartă ori scoaterea sa cu ajutorul echerelor, liniilor paralele şi staţiografului, în trasarea curbei de giraţie etc.

LUCRUL ZILEI Totalitatea calculelor şi lucrului pe hartă ce se execută zilnic la bordul unei nave aflate în mare. Când se navigă în vederea coastei, L.Z. constă din a face punctul navei cu ajutorul mijloacelor navigaţiei costiere şi a efectua schimbările de drum necesare.

Când se navigă în larg, L.Z. începe în zori, în cursul crepusculului nautic, făcându-se punctul astronomic cu ajutorul a doi-trei aştri; apoi, în cursul dimineţii, se face o dreaptă de înălţime cu Soarele, la ora 12,00 (timp adevărat) se efectuează calculul latitudinii meridiane sau circummerdiane, după-amiază se face cel puţin o dreaptă cu Soarele, iar seara, în timpul crepusculului nautic, se face din nou punctul astronomic; uneori punctul navei se poate face şi ziua cu ajutorul a doi aştri, atunci când se observă bine Luna, Venus sau Jupiter; în tot cursul L.Z. se controlează deviaţia şi, dacă este posibil, se face punctul navei prin radiogoniometrie şi mijloace de navigaţie hiperbolică, ţinându-se, totodată, în permanenţă estima. Aparatura modernă permite ca în L.Z. punctul navei să fie continuu ţinut la zi prin satelit.

„LUDWIG" *ist.* Prima navă cu aburi care a trecut *în amonte* pe la Porţile de Fier în anul 1864.

LUGHER *ist.* Navă puntată, cu trei arbori şi cu vele la treime. Pe vremea navelor cu vele era utilizată pentru transmiterea ordinelor, efectuarea unor operaţiuni costiere, atacarea navelor de comerţ ale adversarului (război de cursă).

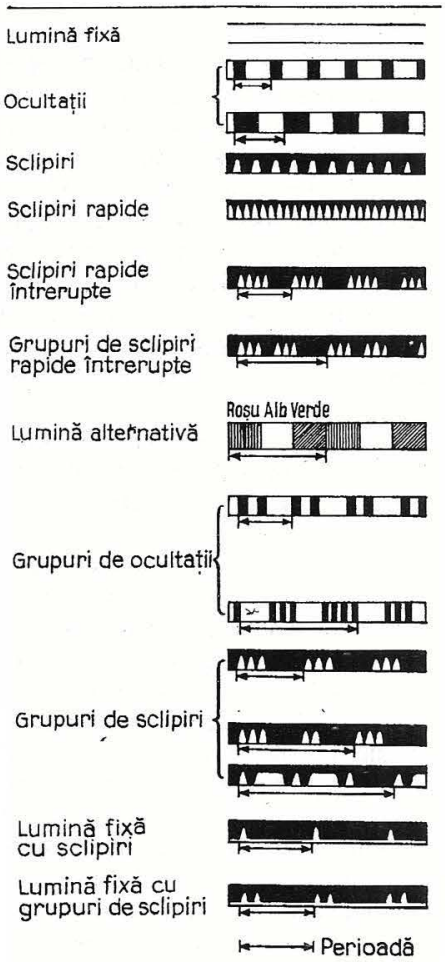


Lugher corsar

LUME *înv.* În expr. Nordul lumii, Sudul lumii etc. avea sensul de „adevărat".

LUMINĂ 1. Radiaţie luminoasă a unei surse de lumină montate pe o barcă, un far, o geamandură, o navă etc. şi folosită pentru semnalizare şi asigurarea navigaţiei pe timp de noapte. **L. alternativă** L. care îşi schimbă periodic culoarea, cu sau fără faze de întuneric (eclipsă) între culori, pe acelaşi relevment. **L.A. cu ocultaţii** L.A. care îşi schimbă periodic culoarea şi la care faza de lumină este mult mai lungă decât faza de întuneric. **L.A. cu sclipiri** L.A. care are între sclipiri faze de întuneric mai mari decât cele de lumină. **L.A. fixă cu sclipiri** L.A. care prezintă măriri ale intensităţii luminoase la intervale regulate. **L. cu sclipiri** L. la care faza de lumină, de durată constantă, este mult mai scurtă decât faza de întunecare. **L. cu grup de sclipiri** L. la care faza de lumină se prezintă sub forma unui grup de două sau mai multe sclipiri, durata unei sclipiri fiind mai mică decât cea a întunericului. **L. cu ocultaţii** L. la care faza de întuneric, cu o durată constantă, este mult mai scăzută decât faza de lumină. **L. cu grup de ocultaţii** L. la care ocultaţiile sunt reunite în grupuri ce se succed cu regulatitate **L. cu sectoare** L. care are sectoare cu caracteristici diferite; sectoarele în care lumina este vizibilă marchează un drum, o zonă periculoasă, un aliniament sau un punct de întoarcere. **L. cu semnale Morse** L. la care sclipirile sunt grupate astfel încât să formeze un semn din alfabetul Morse. Durata fazei de lumină, în fiecare perioadă, este mai scurtă decât durata totală a întunericului. **L. de aliniament** Două L. care formează un aliniament. L. mai apropiată de mal se numeşte anterioară, iar cea mai îndepărtată, posterioară. **L. de avertisment** L. instalată pe căile navigabile sau în apropierea acestora pentru a marca un pericol. **L. de ceaţă** L. folosită în condiţii de vizibilitate redusă. **L. de zi** L. utilizată şi în timpul zilei. **L. direcţională** L. cu un sector foarte îngust, având acelaşi rol ca şi un aliniament. **L. fixă** L. cu intensitate luminoasă şi culoare constante. **L. fixă cu sclipiri.** L. care îşi menţine culoarea, intensitatea luminoasă crescând la intervale regulate. **L. fixă cu grupuri de sclipiri** L. fixă cu un grup de două sau mai multe sclipiri cu intensitate mai mare la intervale regulate. **L. isofazică** L. cu faze alternante egale de lumină şi întuneric. **L. ritmică** L. cu succesiuni de intervale de lumină şi de întuneric (eclipsă) denumite faze. Timpul necesar unei succesiuni complete se numeşte perioadă. **2.** L. purtată de nave în mers ori la ancoră sau de cele puse pe uscat. **L. albastră de pupa** L. purtată la pupa de navele de război aflate în formaţie. celelalte lumini fiind stinse. **L. cu sclipiri** L. pe navele cu pernă de aer, având o frecvenţă de cel puţin 120 de sclipiri pe minut. **L. de ancoră** L. albă vizibilă pe tot orizontul, pe care o arată navele ancorate. În funcţie de lungimea navei. L.d.A. are o bătaie de 2–3 Mm. **L. de amiral** L. de pupa, de regulă, pe spardec, purtată la ancoră de navele care au la bord un amiral; în funcţie de gradul comandantului – contraamiral, vice-amiral sau amiral – se utilizează una, două sau trei lumini orizontale. **L. de catarg** L. albă instalată în axul navei şi vizibilă pe un arc de 225° (de la dreapta în prova până la 22°5′ înapoia traversului); în funcţie de lungimea navei, vizibilitatea este de 2–6 Mm. **L. de distanţă** L. pe bastonul de pavilion prova sau pupa, utilizată pentru măsurarea distanţelor de la comandă. **L. de distanţier** La navele prevăzute cu distanţier cu prisme, fiecare din cele două L. albastre de pe catarg ce marchează o distanţă dată, de regulă, 10 m **L. de drum** Termen neregulamentar prin care unii înţeleg L. de catarg, iar alţii L. de borduri (*nu se recomandă a fi folosit*). **L. de guvernare** L. de dimensiuni reduse, instalată pe bastonul de pavilion prova, pentru a indica timonierului axul navei pe timpul nopţii. **L. de manevră** L. albă cu sclipiri având următoarele semnificaţii: o sclipire pentru „vin la tribord" şi două sclipiri pentru „vin la babord". Intervalul dintre aceste semnale trebuie să fie de cel puţin 10 s. **L. de poziţie** Termen neregulamentar prin

care unii înțeleg L. de catarg, iar alții, L. de borduri (*nu se recomandă a fi folosit*) **L. de pupa** albă cu un sector de 135° (67°5′ de la pupa în fiecare bord), având, în funcție de lungimea navei, o bătaie de 2–3 Mm. **L. de remorcaj** L. galbenă cu aceleași caracteristici ca și **L. de pupa L. de siaj** L. albă utilizată pentru iluminarea exclusivă, pe timp de ceață, a siajului navelor de război, care navigă în formație **L. din bord** L. verde la tribord și roșie la babord, vizibilă pe un arc de 112°5′ (de la drept în prova până la 22°5′ înapoia traversului).



Luminile farurilor și geamandurilor

LUMINĂ DE CENTURĂ DE SALVARE Sursă luminoasă alimentată de o baterie, având o intensitate de o candelă și durata minimă de funcționare de 10 ore, care este fixată pe centurile de salvare pentru a putea descoperi mai ușor un naufragiat pe timpul nopții.

LUMINĂ DE RAI Canal într-un rai de metal, servind pentru ungere; *v.* macara.

LUMINI COLORATE: L. albastră este cea mai puțin vizibilă, utilizându-se la pupa și la iluminatul de luptă; **L. galbenă** pătrunde ușor prin ceață, din care cauză unele binocluri sunt prevăzute cu filtre galbene pentru veghea de ceață. **L. portocalie** este cea mai vizibilă și se folosește pentru transmiterea semnalelor cu fum colorat, la distanțe mari; din același motiv velele bărcilor de salvare sunt de culoare portocalie; **L. roșie**, la care ochii se acomodează mai ușor în întuneric, se folosește în comandă; în prezent, pentru unele înscripții pe hartă se utilizează culoarea purpurie, vizibilă la L.R.

LUMINISCENȚĂ *hd.* Aspectul luminos al mării datorat îndeosebi procesului biologic al microorganismelor.

LUNĂ 1. Satelit natural al Pământului, aflat la distanța de circa 384 400 km (1,25 s lumină) de acesta. Planul orbitei lunare este înclinat cu 5°09′ față de planul eclipticei. Declinația Lunii variază între 18°18′ și 28°36′. Forța de atracție asupra Pământului dă naștere fenomenului de maree. Navigatorii urmăresc fazele Lunii în scopul întocmirii graficului luminozității.

LUNĂ SINODICĂ Intervalul de timp după care Luna revine în dreptul Soarelui. În timpul acestei perioade, Luna trece prin toate fazele. Este egală cu 29 zile, 12 ore, 44 minute și 3 secunde.

LUNCĂ Zonă de-a lungul unei ape curgătoare. În luncă se revarsă periodic apele și crește o vegetație specifică. Lunca Dunării, zonă inundabilă de-a lugul fluviului Dunărea, are o suprafață de cca un milion de ha, din care jumătate sunt bălți permanente.

LUNETĂ 1. *înv.* Instrument optic telescopic constând dintr-o L. terestră (care nu răstoarnă imaginile), a cărei putere de mărire este de 10–20 de ori. **L. de ofițer de cart** *înv.* L. purtată în trecut sub braț (în unele marine se poartă și în prezent) ca semn al autorității. Fiind compusă din mai multe elemente ce intră unul în altul, L. poartă și denumirea de telescop, deși nu are nimic comun cu instrumentul astronomic cu aceeași denumire. Uneori ocularul L. este prevăzut cu prisme care fac să crească puterea de mărire. **2.** Instrument optic de același tip cu cel prezentat mai sus, dar netelescopic, folosit pentru ochirea tunurilor; poate fi prevăzut și cu geamuri colorate care permit ca ochirea să se execute cu Soarele din față. **3.** *v.* sextant.

LUNETĂ DE CALAFAT Tub prevăzut cu un geam la extremitatea ce se introduce în apă pentru a putea examina starea calafatului, fără a fi jenat de reflecția luminii la suprafața apei.

LUNG LA APĂ! Comandă pentru a rama lung, cu aplecarea pronunțată pe spate, ceea ce permite utilizarea unei părți mai mari a greutății corpului.

„LUNGA!" *înv.* Comandă pentru continuarea și amplificarea tragerii (virării) unei parâme de manevră (fungă, școtă etc.).

LUNGIME ADMISIBILĂ Lungime a unui compartiment, egală cu produsul dintre lungimea inundabilă și factorul de compartimentare (definiție SOLAS).

LUNGIME DE TONAJ Lungimea navei măsurată la fața superioară a punții de tonaj, în planul diametral, între punctele interioare extreme ale osaturii sau fardajului.

LUNGIME INUNDABILĂ Lungime a unui compartiment convențional, cu centrul într-un punct oarecare al navei, după a cărui inundare – cu o permeabilitate dată și la pescajul corespunzător liniei de încărcare – linia de plutire a navei avariate atinge linia de supraimersiune.

LUNGIME MĂSURATĂ Lungime a unei porțiuni de catarg între fața inferioară a călcâiului și fața superioară a gâtului/vârfului.

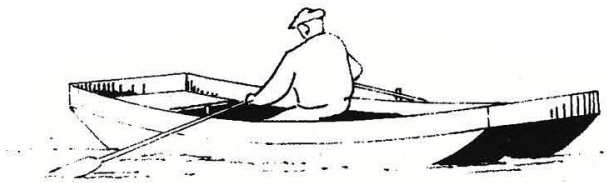
LUNGIMEA NAVEI 1. Distanța orizontală măsurată pe axul navei între anumite repere. **L. între perpendiculare**

L. la care reperele sunt considerate perpendiculare la extremităţile liniei de plutire; *sin.* L.N. la linia de plutire. **L. peste tot** sau **L. maximă** L. măsurată între punctele extreme ale navei (prova şi pupa), fără bompres. **2.** 0,96 din L.N. la linia de plutire, la o distanţă egală cu 85% din înălţimea minimă deasupra chilei sau cu distanţa dintre faţa prova a etravei şi axul cârmei la aceeaşi linie de plutire în cazul în care valoarea anterioară este mai mare (valoare folosită în unele convenţii internaţionale). **3.** 0,96 din L.N. la linia de încărcare de vară sau din distanţa dintre faţa prova a etravei şi axul cârmei, la aceeaşi linie de încărcare, în cazul în care valoarea anterioară este mai mare (valoare prevăzută în regulile societăţilor de clasificare).

LUNGIMEA VALULUI Distanţa în metri sau în picioare măsurată pe orizontală între două creste sau scobituri succesive de val. Valorile maxime ale lungimii valurilor determinate pe baza unor numeroase observaţii sunt următoarele: 170 m în bazinul nordic al Oceanului Atlantic; 214 m în bazinul sudic al aceluiaşi ocean; 233 m în Oceanul Pacific şi 342 m în Oceanul Indian. Valorile medii ale valurilor oceanice sunt cuprinse între 69 m şi 110 m.

LUNGU, Corneliu (1904 – ?) Comandor. Absolvent al Şcolii de ofiţeri marină, Şcolii de aplicaţie şi al Şcolii superioare de război. Specializat în arma submarină, a efectuat serviciul în cadrul Grupului de Sm. şi VT. Comandant al navei-bază „Constanţa" (1940). Şef al secţiei operaţii în cadrul CMM. În al doilea RM a comandat submarinele „Delfinul" (1941) şi „Rechinul" (1944), executând misiuni de luptă de lungă durată în bazinul de E al M. Negre. Profesor de tactică Sm. şi tactica generală la Academia Militară. Şef de stat-major la Comandamentul Forţelor maritime (1950–1952).

LUNTRE Denumire atribuită mai multor tipuri de mijloace plutitoare corespunzătoare diferitelor regiuni geografice. În accepţiunea actuală luntrea este o barcă de lemn cu fundul plat şi cu prova şi pupa teşite, folosită atât la mare cât şi pe Dunăre şi apele interioare, inclusiv ca barcă de serviciu pentru navele fluviale.



Luntre

LUP DE MARE *arg.* Marinar încercat, cu multă experienţă.

LUPAŞCU, Dumitru (1869 – ?) Contraamiral. Absolvent al Şcolii militare de ofiţeri promoţia 1891. După absolvire cu grad de Slt. a fost repartizat la Inspectoratul porturilor. Au urmat funcţii importante în cadrul Diviziei de Dunăre, Diviziei de Mare şi la Apărarea Porturilor Fluviale. Comandant pe nava „România" (1900); comandant al portului Constanţa (1909). În primul RM s-a aflat la comanda monit. „I. C. Brătianu", cu gradul de comandor şi a participat la acţiunile de luptă importante desfăşurate pe fluviu la Turtucaia, Rasova şi braţul Măcin până în anul 1917.

LUPĂ 1. Instrument optic folosit pentru citirea detaliilor hărţii. **2.** Instrument optic fixat deasupra compasului pentru a permite timonierului să citească exact capul. La compasurile sferice moderne cupola de sticlă constituie ea însăşi o L.

LUPĂ DE PESCUIT Dispozitiv auxiliar al aparatului de hidrolocaţie cu un tub catodic pe care se poate urmări vizual prezenţa bancurilor de peşte sub navă şi poziţia acestora faţă de fundul apei.

LŰSHUN Port al Chinei în extremitatea de S a Pen. Liaodong la M. Galbenă. Supr. teritorului şi acvatoriului portului 5 km². Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 7–10 m. Ad. în zonele de ancoraj 15–35 m. Volumul anual al traficului de mărfuri cca 30 mil. t. Deschis navigaţiei practic tot cursul anului. În iernile geroase, în general, în luna ian. poate fi acoperit cu un strat subţire de gheaţă. Şantierele navale asigură reparaţia navelor civile de tonaj mediu şi a celor militare, incl. Ds. Folosită ca BMM de către Rusia până în 1904, în baza convenţiei încheiate cu guvernul chinez în 1898 v. Port-Arthur.

LUSIN Sfoară subţire confecţionată din 2–3 sfilaţe de cânepă de cea mai bună calitate, cătrănite sau albe. Se întrebuinţează la matiseli de ornamentaţie şi la înfăşurări.

„LUSITANIA" *ist.* Navă de pasageri britanică a Companiei Cunard (31 550 t). În primul RM, în timpul traversadei din SUA spre Liverpool, la 5 mai 1915, a fost torpilată şi scufundată de către Sm german U-20 în apropiere de C. Old Head (extremitatea de S a Irlandei). La bord se aflau 1959 pasageri, iar în magaziile navei erau depozitate muniţii de artilerie şi infanterie. Nava nu avea escortă. apreciindu-se că viteza ei ridicată oferea siguranţa necesară pe timpul marşului. Nava s-a scufundat în scurt timp, ceea ce a dus la pieirea a 1194 de pasageri. Cauzele scufundării atât de rapide a navei nu au fost elucidate. Se presupune că la explozia torpilei s-a adăugat şi cea a muniţiei din magazii. Torpilarea „L." a influenţat puternic hotărârea SUA de a intra în primul război mondial (1917).

„LŰTF-Ű-CELIL" Corvetă cuirasată otomană de 2540 tone, scufundată de artileria terestră rusească în apropiere de Brăila la 20 apr./11 mai 1877 în războiul ruso-româno-turc (1877–1878).

LUZON Cea mai mare insulă din Arh. Filipine. Supr. 107 mii km²; pop. cca 25 mil loc. Relief muntos vulcanic cu alt. max. de 2934 m. Vulcani activi (Maion 2416 m). Ţărmurile de V şi S dantelate, cu multe golfuri şi băi. Climă subecuatorială musonică; taifunuri frecvente; temp. med. în ian. +24° C, în mai +28° C. Vegetaţie caracteristică zonei subecuatoriale. Între munţi şi fâşia litorală se întind câmpii roditoare. Pr. culturi: orez, trestie de zahăr, cocotieri, tutun. Pr. exploatări: minereu de fier, cupru, crom, mangan, aur, cărbuni, petrol, gaze naturale. Cap. şi pr. port Manila. Oraşe: Passau, Legospi, Baguio, Batangas, Laong. *ist.* În al doilea RM ins. a fost ocupată de forţele japoneze (1942), iar în 1945 a fost eliberată de trupele americane

cu sprijinul forţelor de rezistenţă filipineze. (*v.* operaţiile de la Ins. Filipine).

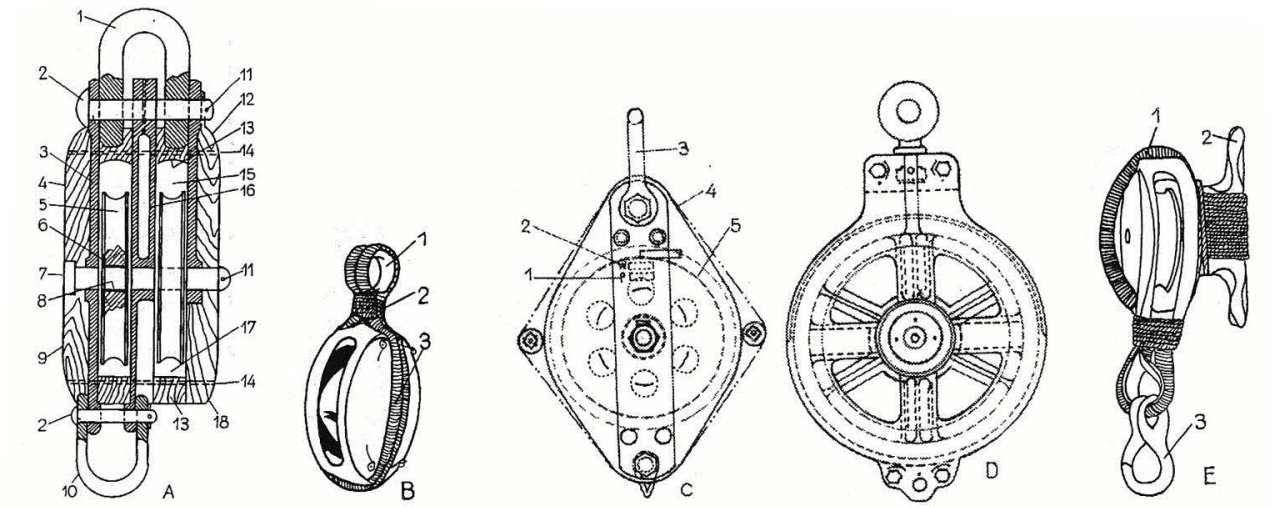
LYON Oraş-port fluvial în SE Franţei (prov. Lyonnais) situat la confluenţa Ronului cu Saône. Cca 600 mii loc. Important centru industrial şi comercial. Din sec. XVII este renumit pentru producţia de mătase naturală, înlocuită în prezent de cea sintetică. Sunt dezvoltate ind. textilă, constructoare de maşini, automobile (camioane), îngrăşăminte, cauciuc sintetic ş.a.

LYSANDROS (? – 395 î.Hr.) Comandant de oşti spartan (Grecia antică). Navarh (echivalent cu cdt. de flotă, în 408 î.Hr.). În ultima parte a războiului Peloponesiac între Sparta şi Atena (431–404 î.Hr.) a organizat o flotă cu sprijin persan cu care a reuşit să schimbe soarta războiului în favoarea Spartei, obţinând victoria de la Notion (406 î.Hr.). După bătălia navală de la Arginusae câştigată de atenieni, a coordonat forţele navale spartane din Mediterana de Est, reuşind să surprindă şi să nimicească flota amiralului Conon la Aigos Potamoi (aug. 405 î.Hr.). În urma unui îndelungat asediu (405–404 î.Hr.) a silit Atena să capituleze. A lichidat sistemul democratic şi a impus atenienilor un regim oligarhic. A fost însă înlăturat de la putere. În 395 î.Hr. a căzut într-o bătălie cu beoţienii în războiul Corintic.

M

M Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Nava mea este stopată şi sunt în derivă". **„M"** Tip de distrugătoare denumite şi contratorpiloare; *v.* „Mărăşti" şi „Mărăşeşti".

MACARA 1. Denumire marinărească dată scripetelui. M. se compune dintr-o căpăţână de lemn sau metal în care se rotesc, în jurul unei osii, roţi din tec, gaiac, material plastic, bronz sau oţel ce poartă denumirea de raiuri, fiind prevăzute cu un şanţ; M. este susţinută de un zbir vegetal sau metalic, interior sau exterior, care se termină cu un ochi cu rodanţă, o cheie sau un spaţiul dintre rai/raiuri şi tocul de la coadă, tăietură. Uneori M. metalice au raiuri cu rulmenţi cu bile. **M.-călăuză** M. utilizată pentru schimbarea direcţiei unui curent. **M. cu pălărie** M. cu acoperiş de protecţie la cap. **M. cu picior** M. prevăzută cu picior (1). **M. cu tachet** M. care are pe una din feţe un tachet, astfel încât volta curentului palancului să poată fi luată chiar pe aceasta. **M. cu talpă** M. cu coadă lăţită ce se poate prinde pe o manevră. **M. cu sfârc** M. prevăzută cu sfârc la cap, cu ajutorul căruia se poate prinde o manevră. **M. de coş** M. cu cârlig cu capătul rotunjit,



Macarale:

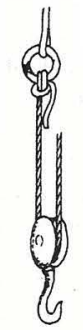
A – de lemn dublă cu zbir metalic (secţiune): *1* – cheie; *2* – bulon; *3* – zbir interior; *4* – căpăţână; *5* – rai; *6* – buză; *7* – osie; *8* – degetar; *9* – faţă; *10* – cheiţă; *11* – şplint; *12* – cap; *13* – tocuri; *14* – cui de aramă; *15* – gât; *16* – perete; *17* – tăietură; *18* – coadă. *B* – de lemn simplu cu zbir de cânepă dublu: *1* – rodanţă; *2* – legătură; *3* – zbir dublu. *C* – metalică simplă: *1* – sarcină de încercare; *2* – sarcină de lucru; *3* – cheie; *4* – faţă; *5* – rai. *D* – de bigă: *E* – cu tachet: *1* – zbir; *2* – tachet; *3* – foarfecă.

cârlig. După numărul raiurilor, M. sunt simple, duble, triple etc. La bord se întrebuinţează M. cu cel mult trei raiuri, în timp ce la lucrările de salvare se pot utiliza şi M. cu patru-şase raiuri. Partea căpăţânii cu ochi sau cheie se numeşte cap, iar cea opusă, coadă. Uneori M. poate avea la coadă un zbirişor cu ochi sau o cheiţă la care se matiseşte capătul stătător al curentului. Căpăţâna are două feţe, separate prin tocuri şi fixate cu cuie de aramă cu rondele (la M. din lemn) sau cu buloane (la M. metalice şi din material plastic). Spaţiile dintre feţe se numesc ferestre. La rândul lor, raiurile au câte o gaură întărită cu un degetar din bronz cu marginea răsfrântă (buză); cele metalice au câte o gaură de ungere (lumină). Spaţiul dintre tocul de la cap şi rai/raiuri, pe unde intră curentul, se numeşte gât, iar care se prinde de muchia coşului pentru a susţine, de ex., o schelă. **M. de marionetă** M. fixată pe marionetă, prin care trec manevrele curente. **M. de picior de arbore** M. aflată la piciorul arborelui, prin care trec manevrele curente. **M. de punte** M. cu capul fixat pe punte, prin care trece o manevră curentă. **M. de sart** M. simplă sau dublă fixată prin legături între două sarturi pentru trecerea manevrelor curente. **M. ghiulea** M. simplă, sferică, în al cărei şanţ se matiseşte capătul unei manevre fixe.

MACARA ALUNECĂTOARE Dispozitiv compus dintr-o macara simplă prin care trece un curent având un capăt fixat în afara macaralei. Forţa aplicată (considerând frecarea nulă) reprezintă jumătate din forţa necesară ridicării unei greutăţi fără utilizarea macaralei.

MACARA DE BORD Macara montată la bordul unor nave în locul bigilor, având o capacitate de ridicare mai mare decât acestea şi o rază variabilă de acţiune care îi permite să aşeze sarcina în orice punct al gurii de magazie. Poate fi fixă sau mobilă, fiind manevrată simplu şi rapid.

MACARA LA MACARA Poziţie a unui palanc care a fost virat la maximum, astfel încât cele două macarale aproape că se ating una de alta; *v.* a preface.



Macara alunecătoare

MACARA PLUTITOARE Instalaţie de ridicare (bigă, gruie, capră), eventual autopropulsată, montată pe un ponton şi folosită la manevrarea greutăţilor mari.

MACARALE DE BIGĂ Ansamblul macaralelor şi pasticilor care alcătuiesc palancul de încărcare sau servesc la ghidarea manevrelor curente ale unei bigi.

MACHETĂ DE NAVĂ *v.* navomodel.

MACAROANE *arg., ist.* Şnur alb purtat de marinari în jurul gulerului; eghileţi.

MACKENZIE Fl. în NV Canadei. Lung. 4241 km; supr. bazinului fl. (incl. sistemul de râuri ce se varsă în L. Sclavilor), 1750 mii km². Izv. din Munţii Stâncoşi Canadieni sub numele de Athabaska, traversează L. Athabasca, L. Sclavilor, se îndreaptă apoi spre NV şi se varsă printr-o deltă uriaşă în M. Beaufort din Oc. Îngheţat de Nord. Albia fl. are o lăţime de câţiva km şi este mărginită de păduri de brazi. Debitul med. 15 mii m³/sec. Fl. îngheaţă în sept.–oct. şi se eliberează de gheţuri în mai–începutul lui iunie. Navigabil până la L. Sclavilor, iar pe unele porţiuni şi în amonte (cca 2000 km). *ist.* A fost descoperit şi traversat pentru prima dată de navigatorul englez Sir Alexander Mackenzie (1789) de la care îşi poartă numele.

MADAGASCAR Ins. în Oc. Indian, situată la cca 400 km de coasta de SE a Africii. Terit. Rep. Madagascar. Cca 12 mil. locuitori; relief muntos în partea de E a Ins. unde se întinde un lanţ de munţi de la N la S cu alt. med. între 800 şi 1500 m; alt. max. 2886 m (vf. Maramokotro). Ţărmurile slab dantelate, înalte la N şi S şi joase în rest. Climă tropicală cu temp. med. pe litoral de +20° – 30° C. Reţea deasă de râuri repezi cu debite mari de apă. Vegetaţia pe platoul central tip savană, iar către ţărm cu păduri tropicale. Pr. porturi: Toamasina (la Oc. Indian), Mahajanga (la Str. Mozambic).

MADEIRA (de Madera) Arh. vulcanic în Oc. Atlantic situat în apropiere de ţărmul de NV al Africii. Terit. portughez; cca 300 mii loc., supr. 797 km². Ins. cea mai mare, M. are 200 mii loc. Relief muntos, alt. max. 1860 m. Climă mediteraneană. Vegetaţie subtropicală: trestie de zahăr, viţă de vie, citrice, dafin ş.a. Vinuri renumite, turism. Pr. oraş-port Funchal.

MADRAS Important port şi BMM în S Indiei la ţărmul G. Bengal (coasta Coromandel); cca 2 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 3 km cu adâncimi până la 18 m. Traficul anual de mărfuri 10,5 mil. t. Export: minereu, tutun, fructe exotice; import: produse petroliere, maşini, cărbuni ş.a. Aeroport internaţional.

MADREPOR Vieţuitoare dintr-un ordin de celenterate cu schelet calcaros, care trăiesc în colonii în mările Sudului, formând recife sau atoli.

MADRIERĂ *fl.* Scândură groasă care formează puntea unui ponton de acostare.

MADURA Ins. în Arh. Indonezian, în apropierea ţărmului de NE al Ins. Java. Supr. 4558 km². Ţărmuri slab dantelate înconjurate pe alocuri de recife de corali. Relief deluros, alt. până la 471m; climă ecuatorială musonică; sezonul ploios oct.–mart., uscat apr.–sept. Temp. med. lunară: +25° – 28° C. Păduri ecuatoriale şi savane. Bogată în culturi de orez, tutun, porumb, manioc, produse animaliere, pescuit. Or. pr. Pamekasan.

MAESTRO Vânt de Nord-Vest în M. Adriatică şi M. Ionică, precum şi în largul coastelor Sardiniei şi Corsicei.

MAESTRU *v.* arbore maestru, cuplu maestru.

MAGAZIE Încăpere în care se păstrează o anumită categorie de materiale (M. şefului de echipaj, M. de muniţie, M. de vele, M. de pituri etc.) **M. de marfă** *MC* Compartiment situat sub puntea navei şi destinat depozitării mărfurilor. Fiecare M. are, de regulă, o gură (uneori două-trei) pentru încărcarea/descărcarea mărfurilor, prevăzută cu instalaţii de manipulare (bigi, macarale); *sin.* hambar, cală (*la navele cu vele*). **M. de peşte** M. pe navele de pescuit, dotată cu instalaţie frigorifică, în care se depozitează cutiile (sacii) cu peşti şi alte produse pentru a fi conservate un timp mai îndelungat la temperatura de minus 20–22° C.

MAGAZIE DE CONTROL *MC* Magazia navei, de regulă, cea mai mare, care necesită timpul cel mai îndelungat pentru încărcare sau descărcare. În funcţie de această magazie se calculează timpul necesar operării navei în port spre a se termina lucrul la toate magaziile în acelaşi timp.

MAGAZIE FRIGORIFICĂ *MC* Magazie specială la bordul navelor ai cărei pereţi transversali, bordaje şi bocaporţi sunt căptuşiţi cu straturi de izolaţie termică. Este răcită cu ajutorul unor serpentine evaporatoare prin care circulă agentul refrigerent (saramură, amoniac, freon, bioxid de carbon) sau o saramură răcită în prealabil într-un răcitor de către agentul refrigerent primar (răcire indirectă).

MAGDA IX (12 m) *Spt.* Yacht din clasa internaţională „12 metri" construit în 1912 la Asker (Norvegia) de către firma *Anker & Jensen* după proiectul norvegianului Johan Anker. Ambarcaţiunea a fost realizată pentru vestitul yachtman norvegian Alfred W. G. Larsen din Oslo, iar la Jocurile olimpice din 1912 a câştigat o medalie de aur. Vândut în 1921, „Magda IX" a fost echipat cu un nou greement de cuter bermudian având suprafaţa velică de 261,2 m² şi i s-a schimbat numele în „Moyana II". „Clasa 12 metri" a fost una din clasele internaţionale stabilite la Conferinţa Uniunii Internaţionale de clasificare a yachturilor din 1906, la care au participat numai ţări europene.

MAGDALENA Fl. în N Americii de Sud (Columbia). Lung. 1550 km. Supr. bazinului 250 mii km². Izv. din Anzii Centrali, curge spre N de-a lungul unei depresiuni tectonice între M-ţii Cordilieri şi se varsă în M.

Caraibilor din Oc. Atlantic. Pr. afluenţi: San Jorje, César şi Cauca. Navigabil pe două tronsoane (în total 1100 km). Trece prin oraşele-porturi Neiva şi Barranquilla (accesibil navelor oceanice).

MAGELLAN, Fernando (*port.* Fernão de Magalhães) (cca 1480–1521) Navigator portughez, organizatorul şi conducătorul expediţiei spaniole care în 1519–1521, a întreprins prima călătorie în jurul Pământului. Flotila lui M., alcătuită din 5 nave (a 265 oameni), a părăsit în sept. 1519 Spania, a ocolit în oct. 1520 America de Sud, a traversat Str. care-i poartă azi numele, iar cu 3 nave, care au putut continua călătoria, a intrat în oceanul pe care l-a numit Liniştit (Pacific). În martie 1521 a ajuns la Ins. Mariane, după care a debarcat în Ins. Filipine, unde M. a fost ucis într-o ciocnire cu băştinaşii. Expediţia a continuat cu o singură navă („Victoria") sub conducerea locotenentului său Iuan Sabastian Elcano care, în sept. 1522, a ajuns în Spania cu numai 18 oameni. Expediţia a dovedit că Pământul este rotund şi a confirmat existenţa Oceanului planetar.

MAGELLAN Str. între extremitatea sudică a Americii de Sud şi Arh. Ţara de Foc, care uneşte Oc. Atlantic cu Oc. Pacific. Lung. cca 550 km, lăţimea min. 3,3 km; ad. max. 1170 m. Navigaţie periculoasă din cauza vânturilor puternice, ceţii şi unui număr mare de stânci submarine şi bancuri de nisip. Ţărmurile ţin de statul Chile. Pr. port: Punta Arenas. Descoperită şi traversată pentru prima dată de F. Magellan în 1520 al cărui nume îl poartă.

MAGERÖY Ins. norvegiană în M. Barents, cea mai nordică dintre Ins. de lângă ţărmul de N al Pen. Scandinave (71°11′ lat. N). Supr. 275 km²; cca 5 mii loc; reprezintă un platou cristalin cu alt. de până la 417 m. Ţărmuri crestate de fiorduri. Pe Ins. se află cel mai nordic punct al Europei, Capul Nord (Nordkapp).

MAGNET DE COMPENSARE Magnet cu ajutorul căruia se anulează o parte din deviaţiile compasului magnetic. Distingem: M. longitudinali, M. transversali şi M. de bandă, verticali.

MAGNETISMUL INDUS Magnetismul pe care îl capătă o navă în urma magnetizării pieselor de fier moale care intră în construcţia ei, sub influenţa magnetismului terestru.

MAGNETISMUL NAVEI Câmpul magnetic al navei, care se compune din câmpul permanent (datorită fierului tare), câmpul temporar (datorită fierului moale) şi câmpul semipermanent sau subpermanent (datorită fierului intermediar), care se neglijează în teoria deviaţiilor compasului magnetic. Intensitatea totală a câmpului magnetic se descompune în trei direcţii cu sens pozitiv spre prova, spre tribord şi spre nadir. Componentele sale sunt notate cu P, Q, R pentru magnetismul permanent, cu aX, bY, cZ (după axul navei), cu dX, eY, fZ (după travers) şi cu gX, hY, kZ (după verticală) pentru magnetismul temporar. Literele a-k se numesc parametrii fierului moale; *v.* şi deviaţia compasului magnetic.

MAGNETISMUL TERESTRU Proprietatea Pământului de a avea un câmp magnetic propriu. În acest sens Pământul poate fi considerat un magnet uriaş, al cărui câmp variază după legi insuficient cunoscute. Polul Nord magnetic este situat în prezent în Canada (în partea de Nord a Insulei Prinţul de Wales), iar Polul Sud magnetic, în Antarctica (în partea de Nord a Ţării lui Wilkes). Cei doi poli nu se află la antipozi, deci linia dreaptă care i-ar uni nu coincide cu un diametru. Variaţia zilnică a câmpului magnetic terestru este nesemnificativă pentru navigatori; variaţia seculară este indicată pe hărţile marine (pentru declinaţie) sub formă de variaţie anuală. De notat că definiţia unui pol N este polul acului magnetic care se dirijează spre N; prin urmare, din punct de vedere fizic polul N magnetic al globului este un pol S şi invers. Intensitatea totală (*F*) a câmpului magnetic se măsoară, de regulă, în oerstezi sau în gamma (1 oersted 100 000 gamma): ea este egală cu 0,25–0,70 oerstezi sau 25 000–70 000 gamma şi se descompune în intensitatea orizontală (*H*) şi cea verticală (*Z*). La rândul său, intensitatea orizontală (*H*) se descompune după meridianul adevărat şi perpendiculara pe acesta în componenta nordică (*X*) şi cea estică (*Y*). Celelalte caracteristici sunt declinaţia magnetică şi înclinaţia magnetică. După cum se poate constata din examinarea hărţilor isomagnetice, câmpul magnetic terestru este neregulat în apropierea suprafeţei globului; la înălţimea de câteva sute de km acest câmp este regulat şi uniform, putând fi atribuit unui magnet diametral ai cărui poli poartă denumirea de poli geomagnetici şi nu coincid nici cu polii magnetici, nici cu cei geografici. Prin analogie cu coordonatele terestre, există meridian geomagnetic şi longitudine geomagnetică (A) contată de la meridianul geomagnetic care trece prin Polul Sud geografic spre Est până la 360°, precum şi paralel geomagnetic şi latitudine geomagnetică (Φ). Convenţional, magnetismul nordic (fizic se numeşte magnetismul roşu, iar cel sudic, albastru.

MAGNITUDINE Mărimea aparentă a stelelor măsurată după gradul de luminozitate luat prin comparaţie. Stelele vizibile cu ochiul liber au fost clasificate în 6 mărimi stelare, cele de mărimea 1 fiind cele mai strălucitoare. Pentru observaţii astronomice, în scopul determinării poziţiei navei pe mare, se folosesc stele de mărimea 1 şi 2, iar în mod excepţional şi cele de mărimea 3.

MAGHREB (Mahrib) Nume dat pe timpul Califatului Arab din Evul Mediu de istoricii şi geografii arabi grupului de ţări situate în N Africii, de la Maroc la Tripoli (în arabă înseamnă „Soare apune").

MAHAN, Alfred Thayer (1840–1914) Ofiţer de marină american. Contraamiral. Veteran al războiului civil din SUA. Istoric şi teoretician, exponentul teoriei puterii maritime. A elaborat teoria, împărtăşită şi de adeptul său britanic F.H.Colomb, potrivit căreia forţele maritime au un rol hotărâtor în cucerirea supremaţiei pe mare condiţie primordială pentru a câştiga războiul. În 1884 a fost invitat să predea la Colegiul de război din SUA istoria şi tactica navală. A publicat lucrările: „Influenţa puterii maritime asupra istoriei" (1890); „Interesul Americii faţă de puterea maritimă în prezent şi viitor"

1897). Teoria sa susţinută şi azi de unii dintre adepţii săi a fost infirmată de experienţa celor două războaie mondiale, în care hotărâtoare au fost acţiunile pe fronturile terestre.

MAHON (I) Lemn care se foloseşte la construcţia de ambarcaţiuni de lux. **M. african, M. american** (M. veritabil) Copac răspândit în America Centrală, Mexic, Columbia, Antile având alburnul albicios sau gălbui şi duramenul roşiatic, galben brun sau brun roşiatic, cu benzi de diferite nuanţe. **M. de Honduras** sau **M. tabaco** M. de la roşu-brun până la brun-auriu, uneori roşu-cenuşiu, cu porii mai mari. Idem **M. de Venezuela.**

MAHON (II) Oraş-port situat pe Ins. Menorca din grupul Ins. Baleare (Mediterana de Vest) în g. cu acelaşi nume. Intrarea în port se face printr-o pasă ce trece de-a lungul ţărmului de S al golfului cu ad. de 11–25 m. Lung. frontului de cheuri 2 km cu ad. de 9 m. Şantiere de reparaţii nave civile şi militare. *ist.* Intemeiat de cartaginezi î.Hr.

MAHONARE Descărcarea parţială sau totală într-o mahonă a încărcăturii unei nave ancorate ce nu poate acosta la cheu; *v.* LIMB.

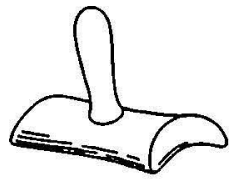
MAHONĂ Navă mică nepropulsată, folosită la limb sau mahonare.

MAHUNĂ Ambarcaţiune de pescuit de dimensiuni mari, cu patru perechi de rame.

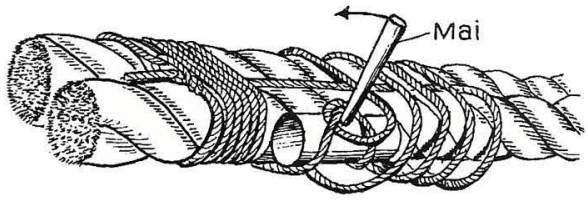
MAICAN DIMITRESCU, Nicolae *v.*Dumitrescu Nicolae Maican.

MAI DE ÎNFĂŞURAT Unealtă din lemn în formă de ciocan, folosită la înfăşurări de parâme.

MAI DE MATISIT Ciocan din lemn ce serveşte la matisire, iar uneori la strângerea legăturilor.

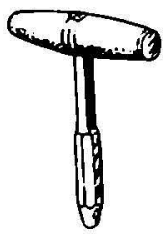


Mai de înfăşurat



Mai de matisit

MAI DE STRÂNS Ciocan din lemn, cu coadă metalică, ce serveşte la strângerea legăturilor.



Mai de strâns

„MAINE" Navă de linie (cuirasat) aparţinând Marinei Militare a SUA (U.S. Navy). Deplasament 6682 tone. În seara zilei de 15 feb. 1898 s-a scufundat în portul Havana (Cuba) cu 260 oameni la bord, în urma unei serii de două explozii de origine necunoscută, pentru care însă a fost învinuită Spania. Acest incident a constituit baza juridică folosită de SUA pentru a declara război Spaniei la 25 apr. 1898 („războiul Hispano-American" încheiat în acelaşi an).

MAINĂ A coborî o greutate cu ajutorul unei bigi, unui grui, unui cranic sau unei instalaţii de manevră de forţă ◇ „Máina" (*MC*) Comandă pentru a M.

MAISTRĂ *înv., sin.* Vela mare (*termen folosit în prima jumătate a sec. XIX*).

MAISTRU Grad în marina militară. În funcţie de specialitate, distingem; M. timomier, M. tunar, M. mecanic etc.; *v.* gradele militare.

MAISTRU DE CALĂ Persoană care se ocupă cu lucrările de lansare a navei, de ridicare pe cală, de construcţie de tacade, scareuri etc.

„MAJESTIC" *ist.* Prima navă de linie construită în Anglia (1893) cu cuirasă cimentată, reprezentând 50% din greutatea cuiraselor utilizate anterior. Caracteristici: depl. 14 900 t; IV tunuri de 305 mm şi XII tunuri de 147 mm.

MAJUNGA (Mahajunga) Oraş-port în R.D. Madagascar, situat în NV Ins. Madagascar la ţărmul strâmtorii (canalului) Mozambic. Cca 100 mii loc. Ind. hârtiei, uleiurilor vegetale, alimentară. Export: cafea, orez, zahăr, materiale lemnoase.

MAKAROV, paiet ~ *v.* paiet de gaură de apă.

MAKAROV, Stepan Osipovici (1849–1904) Viceamiral rus. În marina militară din 1865. A participat la războiul ruso-româno-turc 1877–1878 unde a folosit la atacul împotriva navelor turceşti torpila de şcondru. De asemeni a folosit primul în flota rusă torpila autopropulsată. A imaginat şi construit un model de paiet de gaură de apă care-i poartă numele. Între 1886–1889, la comanda corvetei „Viteaz", a întreprins o călătorie în jurul lumii. A executat proiectul spărgătorului de gheaţă „Ermac", a urmărit construcţia acestuia în Anglia şi în anii 1899–1901 a executat cu acesta o expediţie polară. La începutul războiului ruso-japonez (1904–1905) a preluat comanda flotei din Oc. Pacific. Şi-a pierdut viaţa pe cuirasatul „Petropavlovsk" care a sărit pe o mină. Autor a peste 50 de lucrări de tactică navală, tactica flotei de cuirasate, de vitalitatea navei ş.a.

MAKASSAR 1. Str. între Ins. Kalimantan şi Sulawesi care uneşte M. Sulawesi cu M. Javei. Lung. 383 Mm; lăţimea min. 65 Mm; ad. min. a şenalului navigabil 930 m, max. 2458 m; curenţi musonici. Pr. porturi: Balikpapan (Ins. Kalimantan), Ujungpandang (Ins. Sulawesi). **2.** Important oraş-port al Indoneziei (Ins. Sulawesi) la M. Java. Cca 400 mii loc. Centru comercial (prod. de artizanat, cafea, trestie de zahăr, lemn preţios, copra, mirodenii etc.). Aeroport.

MAL Fâşie de uscat care mărgineşte o mare, un lac sau un curs de apă. Privind în sensul curentului unui curs de apă, distingem: M. drept şi M. stâng.

MALACCA Str. între Pen. Malacca şi Ins. Sumatra; leagă M. Andaman din Oc. Indian cu M. Chinei de Sud din Oc. Pacific. Lung. 505 Mm (937 km), lăţimea min. 8,1 Mm (15 km); ad. min. a şenalului navigabil 12 m. Un curent de SV străbate Str. cu vit. de 0,5 Nd (0,9 km/h). Mareea atinge 5 m înălţime. În Str. sunt multe locuri periculoase pentru navigaţie din cauza recifelor subacvatice, epavelor ş.a. Trafic intens (cca 50 mii de nave anual). Pentru siguranţa navigaţiei în Str. sunt introduse reguli speciale. Ţărmurile de E sunt joase, cele de V sunt dantelate de gurile râurilor care formează

golfuri şi băi. La ieşirea din Str. spre M. Chinei de Sud se află marele oraş-port Singapore.

MALAEZ, Arh. – Cel mai mare arhipelag de pe glob (format din Arh. M. 13 000 ins. şi Arh. Filipine 7 000 ins). Situat în V Oc. Pacific, între Asia şi Australia, este format din mai multe grupuri de Ins. şi arhipelaguri: Sondele Mari (Sumatra, Java, Kalimantan şi Sulawesi); Sondele Mici (Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, Timor, Sumba ş.a.); Moluce (Halmahera, Seram, Buru ş.a.); Filipine (Luzon, Mindanao, Negros, Samar, Palawan, Mindora, Lloila, Cebu). În afară de acestea mai sunt şi grupuri mici de ins.: Mentawai, Natuna (Bunguran), Sulu ş.a. Supr. totală 2 mil. km². 75% fac parte din terit. Rep. Indonezia, 15% aparţin Filipinelor, iar restul reprezintă posesiuni ale M. Britanii (Brunei) şi Portugaliei (Timor) (*v.* la denumirile respective).

MALAFON *mil.* Proiectil antisubmarin teleghidat din înzestrarea marinei militare franceze.

MALDIVE Grup de Ins. în Oc. Indian la SV de Ins. Sri Lanka (Ceylon). Terit. al Rep. Maldive. Supr. 298 km²; 168 mii loc. Ins. Arh. Maldive formează două salbe paralele pe o lung. de 880 km pe direcţia N–S incluzând 1196 de Ins. mici din care 202 sunt populate. Ins. sunt joase (1,5–1,8 m) înconjurate de recife de corali. Climă ecuatorială musonică; temp. med. +24° –30°C. Apă potabilă insuficientă. Vegetaţie ecuatorială: cocotieri, banane, arbori de pâine ş.a. Port maritim Malé pe Ins. cu acelaşi nume. Aerodrom pe Ins. Hulule.

MALLORCA (Majorca) Cea mai mare Ins. din grupul Ins. Baleare (în V M. Mediterane). Terit. spaniol. Supr. 3500 km²; cca 450 mii loc. Relief variat cu alt. până la 1400 m (în NV) şi 472 m (în SE), iar în zona centrală câmpie irigată. Climă şi vegetaţie mediteraneene. Culturi de cereale, măslini, migdali, viticultură, creşterea animalelor. Pr. oraş-port: Palma de Mallorca.

MALMÖ (*norv.* – insulă de nisip) Oraş-port în extremitatea de S a Suediei, situat pe ţărmul Str. Öresund; cca 400 mii loc. Al treilea oraş ca mărime (după Stockholm şi Göteborg). Important port şi bază a flotei de pescuit. Centru industrial şi comercial. Şantiere navale, constr. de vagoane, utilaj electrotehnic, ind. chimică, uşoară şi alimentară. Pescuit. Legătură prin feribot cu Copenhaga (Danemarca). Aeroport.

MALTA, ordin – Ordin cavaleresc naval stabilit la Malta în anul 1530. Era împărţit în şapte, apoi în opt „limbi" – Provenţa, Auvergne, Franţa, Anglia, Germania, Italia, Castilia şi Aragon – fiecare având „hanul" propriu. Navele sale au dus în permanenţă lupte împotriva expansiunii otomane în M. Mediterană.

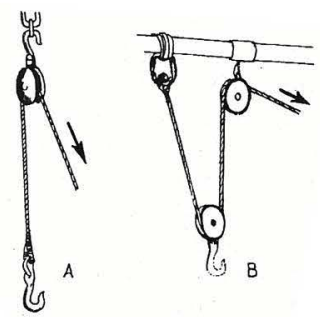
MALTA, Ins. – Principala Ins. a Rep. Malta situată în M. Mediterană la 93 km S de Ins. Sicilia şi 290 km N de Africa. Face parte dintr-un grup de Ins. care aparţin de M. (Malta, Gozo, Comino ş.a.). Supr. 246 km²; pop. 332 mii loc. Reprezintă un platou calcaros de cca 240 m alt. Ţărmurile de S şi SV abrupte, la N şi NE dantelate cu bazine favorabile acostării navelor. Climă mediteraneană secetoasă; temp. med. febr. +12°C, aug. +25° C. Principalul port maritim La Valetta. Aeroport internaţional Luqa. *ist.* Stăpânită de cartaginezi, cucerită de romani, arabi, normanzi, devine din 1530 posesiune a Ordinului cavalerilor ioaniţi. Ocupată de Napoleon Bonaparte (1789), este cucerită după doi ani de M. Britanie devenind colonie şi cea mai însemnată bază navală (iar mai târziu aero-navală) britanică din M. Mediterană. A avut un rol strategic important în al doilea RM. În 1974 s-a proclamat republică independentă.

MAN Ins. făcând parte din Arh. Britanic, situată în M. Irlandei, în apropierea G. Solway Firth. Cca 60 mii loc. Relief deluros, modelat de eroziunea glaciară; alt. 619 m. Climă temperat-oceanică. Expl. de plumb, fier, zinc. Creşterea animalelor. Oraş pr.: Douglas. *ist.* Dependentă de Anglia din 1765; statut de autonomie.

MANAMA (Al Manamah) Port şi BMM a statului Bahrain, situat pe ţărmul de N al Ins. Bahrain. Pop. cca 360 mii loc. Lung. frontului de cheuri 6,8 km cu adâncimi până la 17,2 m. Traficul anual de mărfuri 2,2 mil. t (în special petrol). În vecinătatea portului se află o rafinărie care primeşte petrol prin conducte din Bahrain şi Arabia Saudită. Pescuit de perle şi peşte. Şantier de construcţii şi reparaţii nave cu un tonaj de până la 400 mii t. Punct de buncheraj pentru navele civile şi militare în tranzit. Portul este legat printr-un pod de pontoane (2,6 km) de Ins. Al Muharraq. Aeroport pr.: Muharraq.

MANCHESTER Oraş şi important port maritim din M. Britanie situat pe canalul navigabil Liverpool–Manchester (58 km) cu ieşire la M. Irlandei. Cca 2,5 mil. loc. Portul are 20 bazine de maree. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. până la 12,2 m. În port sunt amenajate terminale pentru petroliere, mineraliere, portcontainere ş.a. Traficul anual de mărfuri peste 12 mil. t. Important centru industrial: constr. de avioane, automobile, locomotive, aparataj electrotehnic, ind. chimică, textilă ş.a. Import: prod petroliere, bumbac, cherestea, cauciuc, fier vechi ş.a; export: maşini, utilaje industriale, prod. chimice, textile. Şantierele navale dotate cu 3 docuri uscate şi un doc plutitor asigură reparaţia navelor civile de mare tonaj şi a navelor militare, incl. Sm. şi Ds.

MANDAR Dispozitiv de ridicare compus dintr-o macara simplă pe care se garniseşte un curent **(M. simplu)** sau din două macarale simple, capătul stătător

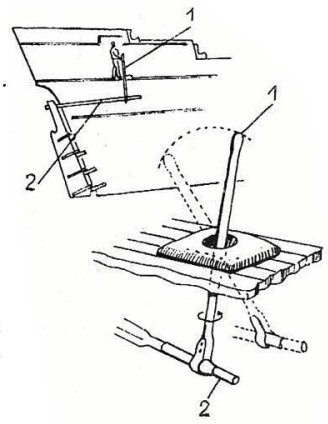


Mandar:
A – simplu; *B* – dublu.

al curentului fiind legat la un punct în afara macaralei **(M. dublu). M. de rufe** Dispozitiv compus dintr-un M. simplu aflat la catargul prova, cu ajutorul căruia se ridică două saule prevăzute cu o traversă ce serveşte la uscarea rufelor echipajului. ◇ „Zi de M." Zi în care

echipajul îşi spală rufele şi le ridică la M.

MANELĂ 1. *v.* cabestan. 2. *ist.* Bară de lemn cu ajutorul căreia se manevra echea cârmei în sec. XV–XVI. 3. Rangă de lemn utilizată pentru ochirea tunurilor pe navele cu vele.



Manelă de cârmă:
1 – manelă; *2* – eche.

MANEVRABILĂ 1. (*despre o navă/ambarcaţiune*) Care poate fi manevrată fără dificultate; care este sensibilă la acţiunea cârmei (care ascultă cârma) 2. În care se poate manevra; *v.* semicerc manevrabil sub ciclon.

MANEVRABILITATE Capacitatea unei nave/ambarcaţiuni cu maşini sau cu vele de a veni repede într-un bord sau altul la cel mai mic unghi de cârmă. O navă se consideră manevrabilă şi atunci când poate fi uşor manevrată numai din maşini. M. navei este o calitate complexă care include atât calităţile tehnice ale instalaţiei de guvernare şi caracteristicile constructive, cât şi influenţa factorilor externi (vânt, valuri, curenţi). Această însuşire se determină prin exploatarea navei în diferite condiţii de navigaţie.

MANEVRĂ 1. Schimbare de drum, de viteză sau de poziţie, efectuată de o navă (ambarcaţiune) în raport cu altă navă, cheu etc. pentru a acosta, a pleca de la cheu sau de la ancoră, a intra sau a ieşi din port, a evita alte nave şi a menţine drumul. ◆ „M. in extremis" M. de ultim moment pentru a evita o coliziune. „M. în afara regulilor" M. efectuată la o distanţă mare, pe riscul comandantului, pentru a evita o coliziune, fără a respecta regulile de drum. Potrivit jurisprudenţei din unele ţări, „distanţa mare" este egală cu 5 000–10 000 m. Primul curs de manevrare a fost elaborat în ţara noastră în 1898 de locotenent-comandorul C. Perieţean din Marina Militară. 2. Punerea în funcţiune a unei instalaţii a navei, de ex.: darea ancorei, lăsarea la apă şi ridicarea bărcilor etc. 3. *mil.* Ansamblul tuturor acţiunilor executate de o unitate sau de o mare unitate de nave pentru a ocupa o poziţie favorabilă de luptă în raport cu inamicul. 4. Parâmă care fixează un catarg, o vergă, o velă **(M. fixă)** sau care serveşte la manevra unei porţiuni de catarg (arbore), a unei instalaţii, a unei vele **(M. curentă).** M. fixe ale catargului sunt: sarturile, care ţin catargul în borduri; pataraţinele, care ţin arborele în borduri şi spre pupa; straiurile, care ţin arborele în sens longitudinal. Bompresul este prevăzut şi cu o M. care trage în jos, denumită subarbă. M. curente ale arborelui sunt: fungile, care servesc la punerea la post a arborelui gabier, arboretului şi vergilor; braţele, care servesc la braţarea vergilor. M. curente ale velelor sunt: şcota, mura, cargabasul, cargafunga (cargafundul), contraşcota, contrabulina, strângătorii randelor; *v. fig.* greement. **M. în dublin** M. curentă care trece printr-o macara şi se întoarce paralel cu ea însăşi; *v. fig.* dublin.

MANEVRĂ DE FORŢĂ Manevră de ridicare sau de coborâre a unei greutăţi mari cu instalaţii improvizate, ca: biga, capra, şcondrul în bătaie, palancul de capăt de vergă, palancul de strai, tripodul.

MANEVRĂ DE SIGURANŢĂ Orice parâmă, gai, curent etc. care dublează una din manevrele curente expuse la tensiuni mari spre a prelua la nevoie parte din efort sau a le înlocui în caz de rupere.

MANEVRĂ FALSĂ 1. Manevră greşită a navei. 2. Manevră fixă sau curentă ce dublează, pe mare rea, o M. permanentă.

MANEVRĂ de OM LA APĂ Manevră specială prin care o navă, de la bordul căreia a căzut un om în mare, se întoarce din drum şi se apropie de locul căderii pentru găsirea şi salvarea acestuia. În timpul nopţii se execută o manevră de întoarcere de 180° numită „curba lui Butakov" (*v.*).

MANEVRIER 1. Persoană care execută corect manevrele cu nava. 2. Calitatea de a manevra uşor.

MANGALIA Oraş-port şi BMM în S Dobrogei situat la limanul cu acelaşi nume de la M. Neagră. Cca 25 mii loc. Supr. portului 170 ha, din care 50 ha partea de uscat şi 120 ha bazinul portuar. Are două dane de mărfuri de 400 m lungime unde pot opera nave până la 10 000 tdw. Şantierul naval dispune de două docuri uscate (624 x 58 m; 380 x 60 m) unde se pot construi nave până la 55 000 tdw şi repara nave până la 150 000 tdw. Cheul de armare al şantierului are 1500 m lungime şi este dotat cu macarale de 50, 120 şi una de 480 tf. şi cu o modernă hală de debitaj şi montaj. *ist.* Oraşul s-a construit pe locul unde a fost fundată cetatea Callatis în sec. VI î.Hr. de către coloniştii greci din Heracleea Pontica.

„MANGALIA" Navă mixtă (de pasageri şi marfă) construită în 1939 la Cantieri Navali Riuniti din Palermo, Italia. La 29 aprilie 1940, aparţinând Serviciului Maritim Român (SMR), a plecat din Constanţa la New York, unde a fost sechestrată de americani. Transformată în navă militară de transport, a fost folosită în anii 1941–1945 de U.S. NAVY sub numele de „Pleiades" şi cu numărul de bordaj AK–46. A fost apoi preluată de marina civilă americană, care i-a schimbat numele în „Scepter". În 1966 a fost scoasă din serviciu şi dusă la Baltimore unde a fost dezmembrată. Alte nave româneşti de acelaşi tip cu „Mangalia" au fost „Balcic", „Cavarna" şi „Sulina". Caracteristici: tonaj 3 495 TRB/2 022, TRN/5 000 tdw; dim. 116,20/109,21 x 15,44 x 6,40/7,13 m; aparatul propulsor 1 motor diesel Fiat de 3 200 CP, vit. 15,5 Nd.; pasageri 16.

MANICĂ *MC, sin.* furtun.

MANIFEST *MC* Document de transport în care se înscriu mărfurile încărcate pe navă, conform datelor de pe conosament. Este întocmit de agentul navei în mai multe exemplare şi serveşte pentru a informa autorităţile vamale asupra felului şi cantităţii mărfurilor încărcate sau descărcate de pe navă în vederea aplicării taxelor vamale.

MANIFEST DE IMPORT *MC* Act întocmit de comandantul navei şi predat organelor vamale la bordul navei,

în care se arată mărfurile aflate pe navă, mărfurile ce urmează a se descărca în portul respectiv, materialele şi proviziile aflate la bord, precum şi efectele şi obiectele personale ale comandantului, echipajului şi pasagerilor.

MANILA (I) Golf în M. Chinei de Sud la ţărmul de SV al Ins. Luzon. Supr. cca 2 mii km². *ist.* În timpul războiului hispano-american, aici a avut loc o bătălie navală (1 mai 1898) când o escadră a SUA a atacat gruparea de nave spaniole care staţiona la ancoră la S de portul M., lângă Kavite, provocându-i o grea înfrângere (toate navele spaniole au fost scufundate), ceea ce a permis forţelor americane să debarce pe Ins. şi, cu sprijinul forţelor de rezistenţă filipineze, să silească armata spaniolă să capituleze.

MANILA (II) Important port şi cap. statului Filipine, situat pe ţărmul de SV al Ins. Luzon la g. cu acelaşi nume din M. Chinei de Sud. Acvatoriul portului este protejat de 3 diguri spargeval şi dispune de două bazine portuare: bazinul de S cu 36 dane, destinat acostării navelor oceanice, şi bazinul de N cu 26 dane, folosit pentru navele de cabotaj. În port se mai află terminale pentru petroliere, nave Ro-Ro şi portcontainere. Traficul anual de mărfuri peste 23 mil. t. Prin portul M. se derulează 1/2 din importurile şi 1/3 din exporturile ţării. Import: utilaje industriale, automobile, cărbuni, produse alimentare; export: minereuri de crom, cupru, tutun, ulei de cocos, copra ş.a. Şantiere navale care asigură reparaţia navelor de mare tonaj.

MANILA (III) **1.** Fibre ale plantei Musa textilis, originară din Filipine, servind la confecţionarea unor parâme mai puţin rezistente decât cele de cânepă, dar care plutesc, ceea ce le recomandă în efectuarea anumitor manevre. **2.** Parâmă de M. în expr.: „Manila la babaua..." cu semnificaţia că o parâmă de M. trebuie dată la babaua respectivă.

MANIPULANT *fl.* Ofiţerul al doilea al unei nave fluviale, care se ocupă de mărfurile transportate.

MANIPULATOR MODULATOR Dispozitiv al radiolocatorului care comandă frecvenţa de repetare şi durata impulsurilor în condiţii de lucru care să permită determinarea elementelor de poziţie ale obiectivului reperat.

MANNHEIM Port fluvial în SV Germaniei (Baden Württenberg), situat pe Fl. Rin la vărsarea R. Nekkar în dreptul or. Ludwigshafen de care se leagă printr-un pod. Cca 300 mii loc. Centru industrial şi comercial. Rafinărie de petrol, constr. de automobile, aparate electrotehnice, maşini-unelte, aparate de precizie, ind. chimică, a celulozei. Atestat din sec. XVII.

MANIŢĂ *fl.* **1.** Manivelă de vinci. **2.** *v.* ramă.

MANOMETRU Instrument utilizat pentru măsurarea presiunii lichidelor sau gazelor într-un recipient închis. La bordul navelor se utilizează manometre cu tub sau manometre cu membrană.

MANŞON **1.** *v.* ramă. **2.** *v.* nară.

MANŞONUL NĂRII DE ANCORĂ Tub cilindric din oţel ori din fontă turnată, fixat în tunelul nării, prin care trece lanţul ancorei. În manşon pătrunde fusul ancorei când aceasta se află la post.

MANU, Grigore (?) Director General al Regiei Monopolurilor Statului (RMS) (1886–1896), calitate în care a avut un rol deosebit de important în crearea flotei comerciale fluviale şi maritime române. Propunerile şi stăruinţele sale privind înfiinţarea unui serviciu de transporturi pe apă au stat la baza înfiinţării Societăţii de navigaţie fluvială (NFR, 1890) şi ulterior a Serviciului Maritim Român (SMR, 1895) care iniţial au funcţionat în cadrul RMS. În această perioadă au fost achiziţionate primele remorchere şi şlepuri pentru transportul fluvial de mărfuri precum şi două nave maritime mixte cu care a luat fiinţă linia de navigaţie Galaţi – Constanţa – Istanbul. Alături de alte personalităţi precum N. Iorga, I. Coandă, P. S. Aurelian, Grigore Manu a militat pentru dezvoltarea flotei comerciale şi apărarea intereselor comerţului maritim românesc.

MAPĂ DE HĂRŢI Mapă din pânză sau mat. plastic, în care se ţin în ordine hărţile marine reprezentând anumite porţiuni ale coastei.

MAPUTO (fost Laurenço Marques) Important port şi cap. statului Mozambi, situat în S ţării, în G. Delgoa din Oc. Indian. Cca 900 mii loc. Lung. frontului de cheuri 4 km cu ad. până la 18,8 m. Traficul anual de mărfuri cca 15,8 mil t. Import: prod. petroliere, cărbuni, maşini, cherestea, cereale; export: cupru, crom, bumbac, sisal, copra, ceai. Punct de tranzit pentru traficul maritim al ţărilor din sudul continentului african. În zona industrială se află rafinării, fabrici de ciment, sticlă, ind. uşoară. Şantierul naval dispune de două docuri uscate unde pot fi reparate nave civile şi militare de tonaj mediu. La 5 km N de M. se află aeroportul internaţional Malavane (Maputo). *ist.* În sec. XV, oraşul Laurenço Marques devine reşedinţa administraţiei coloniale portugheze din Mozambic. În 1975 este declarat cap. Mozambicului independent luând în 1976 denumirea de Maputo.

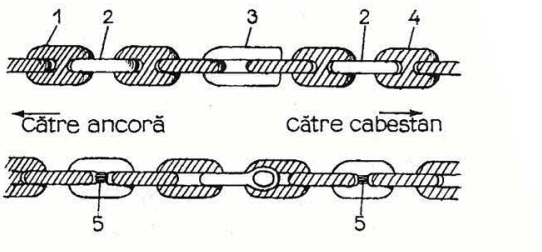
MARACAIBO Principalul port petrolier al Venezuelei pe ţărmul Str. care leagă laguna Maracaibo cu G. Venezuelei din M. Caraibilor. În 1956, pentru a asigura accesul navelor de mare tonaj, a fost săpat un canal de 95 km şi ad. de 13 m între g. şi lagună. Ţiţeiul se transportă de la locurile de extracţie în portul petrolier prin conducte. Traficul anual 115 mil. t. Import: maşini, produse alimentare, mărfuri generale; export: petrol (peste 80 mil. t anual), cafea. Rezervele de petrol sunt estimate la 2,3 miliarde t. Ind. de prelucrare a petrolului. Ateliere de reparaţii curente la nave.

MARANGOZ Dulgher de nave. În trecut, M. construiau tot corpul navei şi arborada; în prezent, ei construiesc nave mici din lemn, ambarcaţiuni, învelişul din lemn al punţii, grătare etc.

MARANGOZERIE **1.** Meseria de marangoz. **2.** Atelier în care se execută lucrări de marangozerie; *sin.* marangozie.

MARCAREA LANŢULUI DE ANCORĂ Operaţiune prin care se diferenţiază cheile lanţului de ancoră, procedându-se astfel: prima cheie rămâne fără nici un semn, la cheia a doua se face un inel de sârmă pe podul primei zale după cheile de împreunare, la cheia a treia, două inele de sârmă şi aşa mai departe. În afară de aceasta cheile de împreunare se piturează astfel: prima

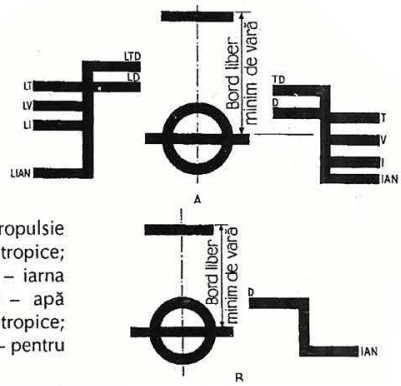
cu roşu, a doua cu alb, a treia cu albastru, după care culorile se repetă. Toate zalele ultimelor trei chei de lanţ sunt piturate după cum urmează: zalele ultimei chei care nu pot ieşi pe punte cu negru, iar cele care pot ieşi pe punte cu roşu iar zalele celor două chei precedente cu galben. Zalele de lângă cheile de împreunare, cu excepţia celor aparţinând primei chei, se piturează cu alb, astfel: la cheia a doua – zaua nr. 2 sau primele două zale aflate de ambele părţi ale cheii de împreunare, la cheia a treia – zaua cu nr. 3 sau primele trei zale aflate de ambele părţi ale cheii de împreunare etc.



Marcarea lanţului de ancoră:
1 – a treia cheie de lanţ; *2* – za piturată; *3* – a treia cheie de împreunare (piturată); *4* – a patra cheie de lanţ; *5* – sârmă.

MARCĂ Fir colorat indicând calitatea unei parâme.

MARCĂ DE BORD LIBER (Marcă de încărcare) Semn pe bordajul unei nave comerciale care indică linia de încărcare pentru diferite anotimpuri şi situaţii. M.d.B.L. se foloseşte în conformitate cu Convenţia internaţională a liniilor de încărcare. În ţara noastră aplicarea sa se efectuează sub supravegherea Registrului Naval Român; *sin.* discul lui Plimsoll.



Marcă de bord liber:
A – pentru nava cu propulsie mecanică cu havalea: *T* – tropice; *V* – vara; *I* – iarna; *IAN* – iarna Atlanticul da Nord; *D* – apă dulce; *TD* – apă dulce la tropice; *L* – caric de cherestea. *B* – pentru nave cu vele.

MARCĂ DE COMANDAMENT Pavilion, ghidon, flamură lată, triunghi sau flamură obişnuită indicând prezenţa la bord a unei persoane care are drept de comandă. M.d.C. a unui şef de stat se numeşte şi stindard. Pavilioanele sunt rezervate miniştrilor şi amiralilor, iar celelalte mărci, ofiţerilor mai mici în grad. Flamura reprezintă M.d.C. a oricărui ofiţer de marină care comandă o navă.

MARCĂ DE COŞ 1. *mil.* Inele colorate pe unul din coşurile navei pentru a deosebi navele aparţinând aceleiaşi clase. 2. *MC* Emblemă ce variază de la armator la armator, indicând apartenenţa navei la o anumită companie de navigaţie.

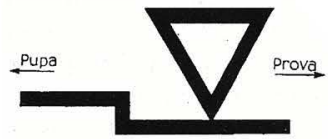
MARCĂ DE IDENTIFICARE *MC* Marcaj pe ambalajul unei mărfi, constând din numărul de serie şi numărul coletului, care se înscrie în conosament.

MARCĂ DE NAVIGAŢIE Geamandură, căpăţână, şcondru, şvemer sau baliză care constituie un reper de navigaţie.

MARCĂ DE PESCAJ *v.* scară de pescaj.

MARCĂ DE PORT *MC* Semn făcut pe partidele de marfă pentru a indica portul de destinaţie.

MARCĂ DE TONAJ Triunghi piturat pe bordajul unei nave shelterdeck. Dacă M.d.T. se află sub apă, nava navigă ca shelterdeck închis, iar în caz contrar, ca shelterdeck deschis.



Marcă de tonaj

MARCĂ DISTINCTIVĂ *mil.* 1. Pavilion arborat de navele militare atunci când la bord se află şeful statului, *comandantul suprem al Forţelor Armate*. 2. Pavilion indicând prezenţa la bord a unui demnitar (ambasador, consul etc.) care are dreptul la anumite onoruri, dar nu şi la comandă; *v.* şi marcă de comandament.

MARCONI 1. Sistem de velatură cu rande triunghiulare, fără pic. 2. Velă triunghiulară folosită ca randă, cu ghiu, dar fără pic; *v.* velă.

Velă Marconi

MARDĂ Marfă proastă, stricată etc.

MARE 1. Suprafaţă întinsă de apă sărată, care face parte dintr-un bazin oceanic sau este situată între continente ori în interiorul acestora. După poziţie, distingem; **M. continentală** M. situată în interiorul unui continent, care are legătură cu oceanul fie direct, fie prin intermediul unei mări de bordură; *sin.* M. interioară. **M. de bordură** M. aflată la marginea continentului, fiind despărţită parţial de ocean sau de alte mări prin insule, peninsule sau limite convenţionale; *sin.* M. marginală. **M. interinsulară** M. înconjurată total sau parţial de şiruri de insule şi praguri submarine. 2. Valuri. După direcţie, distingem: **M. din prova, M. din arc** (la 45° de la prova). **M. de travers, M. de şold** (la 45° de la pupa), **M. din pupa**. ◇ „ Este ceva M." M. puţin agitată. „M. bună" M. calmă sau încreţită. „M. confuză" M. rezultând din interferenţa unor valuri sau valuri şi hulă din direcţii diferite. „M. demontată" M. rea, ca în centrul unui ciclon, extrem de periculoasă pentru nave. „M. încrucişată" M. cu valuri din două direcţii distincte. „M. liberă" M. fără gheţuri. „M. lungă" M. cu valuri lungi. „M. puţină" M. cu valuri mici, „M. rea" M. agitată. „M. se face", „M. se montează" M. începe să se agite. „M. scurtă" M. cu valuri scurte.

MARE DESCHISĂ 1. *DM* Mare asupra căreia nu se extinde suveranitatea vreunui stat şi în care pot naviga navele tuturor ţărilor. 2. *sin.* mare liberă, mare largă, largul mării, ca în expr. „A naviga în M.D.".

MARE ÎNCHISĂ *DM* Mare continentală în care, din motive de securitate, accesul navelor de război ale statelor neriverane este reglementat prin convenţii (de ex., M. Neagră, M. Baltică ş.a.).

MARE LARG *v.* aliură.

MARE TERITORIALĂ *sin.* ape teritoriale.

„MAREA" *ist.* Denumirea primului sindicat al marinarilor civili, înfiinţat la Constanţa (23 sept. 1931). În decembrie 1934 acest sindicat a fost afiliat Uniunii muncitorilor din porturi şi transporturi.

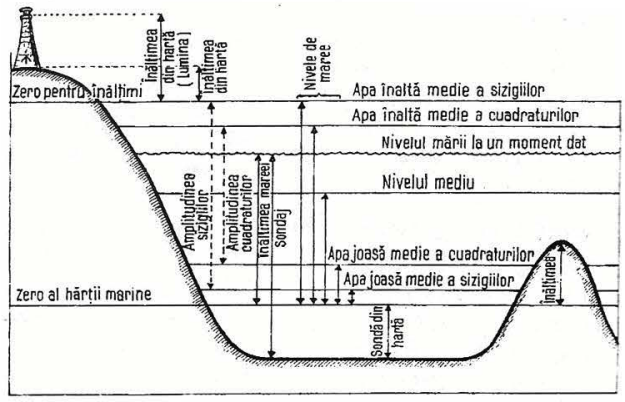
MAREA BARIERĂ DE CORALI (Great Barrier Reef) Lanţ de recife şi Ins. coraligene situat în M. Coralilor de-a lungul ţărmurilor de NE ale Australiei. Se întinde pe lung. de cca 2300 km la marginea platformei continentale de la coasta de S a Noii Guinee (9° lat. S) şi până la G. Sandy (24°42' lat. S). Lăţimea barierei de recife cca 2 km în partea de N şi cca 150 km în cea de S. Cea mai mare parte a recifelor se află sub apă şi se descoperă numai pe timpul mareei joase. Unele recife, sub acţiunea abrazivă a mării, s-au transformat în insule de corali. Ele au forma de potcoavă îndreptată cu partea bombată în direcţia de unde bat vânturile dominante; în interiorul acesteia se află o platformă ridicată cu 2–3 m deasupra nivelului mării şi pe care cresc palmieri şi diferiţi arbuşti. Pe aceste Ins. se pot instala faruri, locuinţe etc. Între M.b.c. şi ţărmul continentului se află o lagună întinsă protejată de valurile oceanului şi unde se navigă în siguranţă. Între Ins. sunt câteva zeci de treceri dinspre ocean.

MAREA RUMENĂ *ist.* (Mar Vermelho) Denumire dată iniţial golfului Californiei.

MARCHIZE (Iles Marquises) Arh. vulcanic în centrul Oc. Pacific (Polinezia franceză), alcătuit din 11 ins. Supr 1,3 mii km²; cca 5 mii loc. Relief muntos, alt. până la 1259 m; ţărmuri stâncoase abrupte. Climă tropicală umedă; păduri tropicale cu esenţe preţioase, palmieri, arbori de pâine, bumbac, cafea, vanilie, banane. Pescuit de perle şi broaşte ţestoase. *ist.* Descoperit în 1595 de navigatorul spaniol Alvaro Mendaña de Neira care i-a dat numele în cinstea viceregelui din Peru, marchizul Mendoza.

MAREA MOARTĂ Lac sărat fără scurgere, în Orientul Apropiat, între Iordania şi Israel. Lung. 76 km, lăţimea până la 15 km. Supr. 1050 km²; ad. max. 356 m. M.M. este cu 392 m sub nivelul M. Mediterane (depresiunea Ghor). Ţărmurile sunt cele mai joase de pe Pământ. Salinitatea în medie 260–270‰, de cca 7,5 ori mai mare decât a Oc. Planetar. Viaţa organică inexistentă, cu excepţia unor bacterii. În lac se varsă câteva râuri, cel mai important este R. Iordan. Rezerva de săruri conţinute în apă s-a estimat la 43 miliarde t. Staţiuni balneare, turism.

MAREE Variaţie a nivelului apei mării, produsă de forţa de atracţie diferenţială pe care o exercită Soarele şi Luna asupra Pământului. Datorită faptului că distanţa dintre Lună şi Pământ este mai mică decât cea dintre Soare şi planeta noastră, componenta lunară a M. este mai puternică; raportul dintre forţa de atracţie a componentei lunare şi a celei solare este egal cu 2,73/1. Luna acţionează rareori pe aceeaşi direcţie cu Soarele (numai la sizigii, adică la Lună nouă şi plină), din care cauză **M. sizigiilor (M. apelor vii)** este mai înaltă decât **M. cuadraturilor (M. apelor moarte)**, în ultimul caz Soarele şi Luna formând un unghi de 90°. Din acelaşi motiv M. înaltă nu se produce în momentul culminaţiei Lunii, ci la un anumit interval de timp; această inegalitate de fază poate determina ca M. înaltă să atingă nivelul maxim înainte sau după culminaţia Lunii, în funcţie de momentul în care a culminat Soarele (anterior sau posterior Lunii). Variaţia declinaţiei Soarelui şi Lunii produce o inegalitate diurnă, iar variaţia distanţei Pământ–Soare–Lună, o inegalitate anomalistică. Cele afirmate mai sus sunt valabile în largul oceanelor, în timp ce în apropierea coastelor, configuraţia uscatului şi a fundului exercită o influenţă puternică asupra formării M. Astfel, M. care intră în M. Mânecii este încetinită de îngustimea acesteia, întâlnindu-se la Dover cu M. care înconjoară Insulele Britanice; aceste condiţii determină fenomene de interferenţă şi curenţi de M. foarte puternici. În general, distingem: **M. diurnă**, la care, în cursul unei zile de M. (circa 24ʰ48ᵐ), se observă o **M. înaltă** şi o **M. joasă**, aproximativ egale, dar de sens contrar; **M. semidiurnă**, la care se observă două ape joase şi două înalte, aproximativ egale, şi **M. mixtă**, la care se poate constata o dublare a M. joase sau M. înalte. Calculul M. se efectuează în institute specializate, folosind în locul Soarelui şi Lunii reale sateliţi fictivi cu orbită circulară şi cu viteză constantă. Din cauza variaţiei adâncimii mării produse de M., înălţimea acesteia se exprimă în raport cu nivelul zero al hărţii marine, iar sondele, sub nivel. Această înălţime nu trebuie confundată cu amplitudinea M., adică diferenţa dintre înălţimea unei M. înalte şi cea a unei M. joase succesive. Există, de asemenea, puncte de amplitudine zero sau puncte amfidromice. În unele cazuri curentul de M. se roteşte în jurul acestor puncte, parcurgând tot orizontul. M. de acest tip poartă denumirea de M. ceasornic. ◇ „M. în/sub vânt" M. al cărei curent se deplasează în sens contrar/în acelaşi sens cu direcţia din care bate vântul.



Maree

MAREE BAROMETRICĂ Variaţie zilnică a presiunii atmosferice; la tropice variaţia este regulată, aproximativ sinusoidală. Alterarea M.B. indică apropierea unui ciclon.

MAREE DIURNĂ Tip de maree caracterizată prin producerea în decursul unei zile maregrafice (24 ore şi 50 minute) a unei maree înalte şi a unei maree joase. Este o consecinţă a influenţei condiţiilor astronomice şi geografice asupra fenomenului mareei cu desfăşurare

normală. Acest fenomen se produce în Golful Mexic, partea sudică a Golfului Sf. Laurenţiu, Golful Aden, Golful Persic.

MAREE DUBLĂ Maree înaltă formată din două maxime aproape indentice, separate de o depresiune mică sau o maree joasă constând din două minime, separate de o înălţime mică.

MAREE ECHINOCŢIALĂ Maree care se produce în faza de lună nouă sau plină şi când declinaţia Lunii şi a Soarelui sunt zero sau foarte mici. Este mareea cu cea mai mare amplitudine, mai ales când Luna se află la perigeu.

MAREE ECUATORIALĂ Maree care se produc pe toate oceanele când Luna se află în preajma ecuatorului. În această perioadă, inegalităţile diurne sunt nule ori au valori minime.

MAREE MOARTĂ Maree joasă care de două ori pe lună (după primul şi ultimul pătrar) are nivelul minim. Se explică prin aceea că poziţiile Soarelui şi Lunii, aflându-se la „cvadratură" (când direcţiile Pământ–Lună şi Pământ–Soare fac între ele un unghi de 90°), forţele producătoare de maree ale celor doi aştri în parte se compensează; *sin.* maree de cvadratură.

MAREE NEAGRĂ Produse petroliere răspândite pe mare, unori pe suprafeţe de sute de Mm², care poluează marea şi coastele.

MAREE VIE Maree înaltă care atinge un nivel maxim la Lună nouă şi Lună plină (Sizigii). Se datoreşte forţelor de atracţie însumate ale Lunii şi Soarelui asupra Pământului; *sin.* maree de sizigii.

MAREGRAF *hd.* Aparat pentru măsurarea şi înregistrarea nivelului mării, îndeosebi în zonele cu maree.

MARELE DRUM MARITIM DE NORD *v.* Pasajul de Nord-Est.

MARELE GOLF AUSTRALIAN (Great Australian Bight) Golf larg în S Australiei între capurile Pasley şi Otway; 484 mii km²; ad. max. 5080 m.

MARFĂ *MC* Bun transportat de o navă în vederea valorificării pe piaţă. **M. grea** M. al cărei indice de stivuire nu depăşeşte 50 picioare cubice sau a cărei unitate de măsură a greutăţii (1 tonă) are un volum mai mic de 1 m³. **M. inflamabilă** M. susceptibilă la aprinderea spontană: bumbac pătat cu grăsimi, cărbuni, lichide volatile (benzine, ţiţei, păcură etc.) **M. în vrac** M. vărsată, care poate fi transportată fără a fi ambalată: cereale, minereu etc. **M. periculoasă** M. care, datorită proprietăţilor sale, poate vătăma sănătatea oamenilor şi poate distruge bunurile cu care vine în contact. Conform clasificării IMCO, M.P. se împart în nouă clase, cuprinzând explozivi, mărfuri inflamabile, toxice, infecţioase, corosive, radioactive etc. În codul IMCO sunt prevăzute norme speciale pentru încărcarea, stivuirea, transportul şi descărcarea M.P. **M. solidă în vrac** M. constituită din granule sau particule cu sau fără umiditate, care nu se ambalează pe timpul transportului. Cerealele nu sunt incluse în această definiţie IMCO. **M. uşoară** M. al cărei indice de stivuire depăşeşte 50 picioare cubice sau a cărei unitate de măsură a greutăţii (1 tonă) are un volum mai mare de 1 m³.

MARFĂ DEADWEIGHT (MARFĂ GREA) Orice marfă cu indicele de stivuire de maximum 1,13 m³/t. Acest navlu se calculează de regulă la tonaj şi nu la volum.

MARFĂ DE PUNTE Orice marfă încărcată pe puntea deschisă a unei nave. Mărfurile care prin specificul lor se încarcă uzual pe punte sunt: cherestea, butoaie goale, cilindri de salvare, rezervoare de mare capacitate ş.a.

MARFĂ USCATĂ Categorie de marfă în vrac sau ambalată, cu stare de agregare solidă, care îi asigură menţinerea formei iniţiale pe timpul transportului. În această categorie se cuprind însă şi unele mărfuri ca: cereale, nisip, cărbune praf etc., caracterizate prin fluiditate.

MARGINE *v.* butoi.

MARGINE DE CĂDERE/ÎNTINSURĂ/ÎNVERGARE *v.* velă.

MARGINE DE FABRICĂ Marginea originală a pânzei de vele. **Margine tăiată** Marginea unei bucăţi de pânză de vele croită.

MARIANE (Marianas Islands, după numele soţiei regelui Spaniei Filip IV) Arh. în Oc. Pacific în N Micronezie, având forma unui arc de cerc de 900 km lung. Este format din 15 Ins. mari (Guam, Saipan, Sarigan, Rora, Anatahan, Tinian ş.a.) şi numeroase Ins. mici şi recifuri. Supr. 1,1 mii km²; pop. 150 mii loc. Ins. Guam este posesiune SUA, iar celelalte asociate sub tutela SUA. Ins. din N sunt vulcanice cu alt. până la 965 m, cele din S coraligene şi vulcanice. Climă tropicală; temp. med. anuală +23 – +26° C. Păduri tropicale şi savane. Culturi de cocotieri, bumbac, citrice, trestie de zahăr, banane. Pescuit. Expl. de minereu de fier, sulf, mangan. *ist.* În al doilea RM, la 8–10 dec. 1941, flota japoneză a bombardat Ins. Guam după care a debarcat un desant punând stăpânire pe baza americană de pe insulă. A fost recucerită în 1944 de forţele SUA în urma unei operaţii de desant maritim. Descoperită de F. Magellan în 1521. Baze maritime şi aeriene ale SUA.

MARILE DESCOPERIRI GEOGRAFICE Perioada (sec. XV–XVII) în care descoperirile navigatorilor şi călătorilor europeni au pus bazele reprezentării moderne a geografiei globului pământesc. Pe parcursul perioadei M.D.G. au fost trasate pe hartă continentele populate (cu excepţia ţărmurilor de N şi NV ale Americii de Nord şi a ţărmului de E al Australiei), marile insule şi s-au precizat dimensiunile globului pământesc şi ale oceanelor.

MARILE LACURI (Great Lakes) Sistem de 5 lacuri în E Americii de Nord, la graniţa dintre SUA şi Canada. Cuprinde lacurile: Superior, Michigan, Huron, Erie şi Ontario. Supr. 246 050 km², cu un volum de apă de 24 620 km³. Reprezintă cea mai mare acumulare de apă dulce de pe Glob. Lacurile sunt legate printr-un sistem de râuri scurte cu multe praguri şi cataracte. Lacurile sunt dispuse în trepte. Înălţimea nivelului apei din Lc. Superior 183 m, Michigan şi Huron 177 m, Erie 174 m şi Ontario 75 m. Scurgerea apei din toate lacurile se face prin Fl. Sf. Laurenţiu pornind din Lc. Ontario spre

Oc. Atlantic. Lung. totală a liniei țărmurilor lacurilor 10 490 km. Ad. Lc. Superior 397 m, a celorlalte 4 lacuri cca 200 m. Țărmurile sunt joase, nisipoase, cu dune și lagune. Temp. apei la supr. variază de la 0° în ian. la +20° C în aug. În general sunt acoperite cu gheață la N cca 4 luni și 3 luni la S în perioada dec.–mart. Sunt bogate în multe specii de pește. Pr. porturi: Duluth, Chicago, Detroit, Cleveland, Toledo, Erie, Buffalo (SUA); Toronto, Port Artur, Thunder Bay, Fort William (Canada). Canalul construit pe Fl. Sf. Laurențiu (1959) permite accesul navelor de mare tonaj din Oc. Atlantic, creându-se astfel o cale importantă de transport maritim interior cu o lungime de 3900 km. Primul vapor a navigat pe M. L. în 1832.

MARIN 1. Referitor la mare, ca în expr. „climat marin", „orizont marin", „infanterie marină". 2. Vânt de Sud-Est în golful Lion, putând atinge forța 8.

MARIN, Gheorghe (n. 1952 Negru Vodă, Constanța) Contraamiral. A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân" promoția 1974, Academia de Înalte Studii Militare (1980) și Academia de Studii Economice, Facultatea de Planificare și Cibernetică Economică (1987). Din 1995 comandant al Brigăzii de Cercetare și Observare Radioelectronică a Forțelor Navale. În 1999 a absolvit cursul internațional de strategie și economie a apărării la Colegiul „George Marshall" din Germania, după care a fost numit comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cele Bătrân". În 2003 avansat contraamiral a fost numit în funcția de director al Statului Major Genereal iar în 2004 șef al Statului Major al Forțelor Navale. Doctor în științe militare și membru corespondent al Academiei Oamenilor de Știință din România. Lucrări publicate: **Centrale electrice navale** (Constanța, 2002), **Multimedia T001 Book, (Utilizare și programare). Introducere în Autolisp prin exemple** (București 2001), **Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Trecut, perspective** (București, 2002). ș.a.

MARINA CĂLĂREAȚĂ *arg.* Despre cineva fără pregătire militară, se spune că „a făcut armata la marina călăreață".

MARINA REGALĂ ROMÂNĂ După modelul Marii Britanii, la sfârșitul anului 1931 printr-un Decret regal s-a aprobat ca denumirea de „Marina de război" să fie schimbată în „Marina Regală"; astfel Comandamentul Marinei Militare a devenit Comandamentul Marinei Regale. În 1948, în urma abolirii monarhiei, s-a revenit la vechea denumire.

MARINAR 1. *mil.* Persoană cu pregătire de specialitate care face serviciul în marina militară; *sin.* livresc matelot. 2. *MC* Persoană care și-a însușit calificarea necesară executării serviciului la bordul navelor marinei comerciale, posedă carnet de M. și este înscris în registrele unei căpitănii de port.

MARINAR BREVETAT *MC* Membru din echipajul de punte al unei nave calificat și cu experiență, capabil să îndeplinească îndatoririle curente de bord. Calificarea durează de regulă 2–3 ani.

MARINAR DE BARCĂ DE SALVARE *MC* Persoană care și-a dovedit capacitatea, în urma susținerii examenului de specialitate, de a face parte din armamentul unei bărci de salvare. Convenția pentru ocrotirea vieții umane pe mare stabilește cunoștințele ce urmează a fi însușite, precum și numărul de marinari pe fiecare tip de barcă de salvare.

MARINAR GRĂNICER Marinar care face serviciul pe nave de grăniceri.

MARINĂ 1. Totalitatea mijloacelor de navigație (pe mări, fluvii, râuri, lacuri) și a unităților navale ale unui stat, împreună cu întreg personalul aferent. 2. Pictură reprezentând o navă sau un peisaj marin.

MARINĂ CIVILĂ Totalitatea navelor și mijloacelor plutitoare (în afara celor militare) cu echipajele lor și întregul aparat tehnic și administrativ. M.C. cuprinde: **flota comercială** (de transport mărfuri), având ca obiect principal transportul de mărfuri și pasageri; **flota de pescuit**, care se ocupă în special cu vânarea și transportul produselor de pescuit; **flota de utilitate publică**, destinată cercetărilor marine, salvărilor, instalării cablurilor submarine ș.a.; **flota tehnică**, cu care se execută lucrări hidrotehnice, întreținerea porturilor ș.a.; **flota de agrement**, al cărei scop este agrementul, practicarea sporturilor nautice ș.a. Contribuie într-o măsură foarte mare la dezvoltarea economiei naționale. În timp de război navele M.C. pot fi folosite la deservirea industriei militare, transportul trupelor și materialelor de război, a desantului maritim sau fluvial. O parte din nave pot intra în compunerea MM și utilitate ca nave de luptă sau auxiliare; iar cadrele MC constituie o rezervă pentru completarea corpului de ofițeri și maiștri. Deasemenea porturile civile cu utilajele lor se folosesc pentru bazarea și deservirea navelor militare.

MARINĂ COMERCIALĂ Totalitatea companiilor (sau armatorilor) de stat sau particulare, cu navele, echipajele și aparatul tehnic-administrativ aferent, care participă la activitatea economică de transport maritim și fluvial. Cuprinde: flota de transport maritim, flota de transport fluvial. Uneori, în loc de M.C. se folosește expresia „flota comercială".

MARINĂ MILITARĂ Categorie de forțe armate având în compunere nave de suprafață, submarine, artilerie de coastă și antiaeriană, rachete, aviație, porturi și baze navale, unități speciale, șantiere, ateliere, comandamente și servicii. M.M. este destinată să apere spațiul și comunicațiile maritime ale statului împotriva oricăror atacuri, acționând independent sau în cooperare cu alte categorii de forțe.

MARINĂRESC Referitor la marinari sau la marinărie.

MARINĂREȘTE Așa cum trebuie să facă un bun marinar; în felul marinarilor.

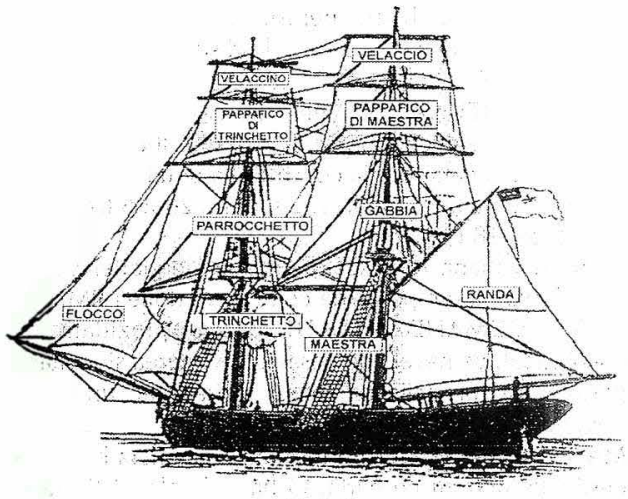
MARINĂRIE Arta marinarului, cuprinzând matelotajul și manevra ambarcațiunilor și navelor.

MARIONETĂ Ansamblu de macarale cu un singur rai, fixate pe un cadru de lemn în jurul piciorului catargului, pentru călăuzirea manevrelor curente. ◇ „La M." *arg.* La taclale.

MARITIM Ceea ce aparține de navigație și de mare.

MARIŢA (Marica, Evros, Meriç) Fl. în Bulgaria. Pe cursul inferior are graniţă comună cu Grecia şi Turcia. Lung. 514 km; supr. bazinului 53,8 mii km². Izv. din NE masivului muntos Rila Planina, străbate munţii şi se varsă în G. Enez din M. Egee. Pr. afluenţi: st. Tundja şi Ergene şi dr. Arda. Trece prin oraşele Plovdiv, Dimitrovgrad (Bulgaria), Edirne (Turcia). Se foloseşte la irigaţii. Navigabil până la Edirne. *ist.* La 26 sept. 1371 la Cârmen pe Fl. M. armata sârbo-macedoneană, alături de care se aflau detaşamente de luptători bulgari, români, bosniaci a fost înfrântă de turcii otomani. În urma acestei lupte turcii au dominat în Balcani timp de 5 secole.

„MARIŢA" Velier tip bric (cu doi arbori) cu o capacitate de cca 150 t construit la Giurgiu în 1834; proprietate a vel-vistiernicului Ţării Româneşti Alexandru Villara. A fost prima navă care, după secole de dominaţie otomană, a purtat pavilionul Ţării Româneşti pe Dunăre şi Marea Neagră până la Constantinopol. Voiajul s-a executat în 1834–1835 sub comanda lui Giorgio L. Bresco, care a ţinut şi jurnalul navei, având la bord pe căpitanul de pavilion Ioan Cristescu. Evenimentul a avut răsunet în ţară, iar poetul Cezar Bolliac i-a dedicat o poezie. În unele scrieri, picturi etc., bricul „M" este denumit eronat goeletă, brigantină sau chiar vaporaş.



„Mariţa"

Schema legendarei corăbii „Mariţa" aşa cum rezultă din jurnalul ei de bord păstrat în Arhivele Statului (din Bucureşti). Denumirile italiene ale velelelor sunt cele originale menţionate în jurnalul de bord. Pavilionul purtat de corabia „Mariţa" în primul ei voiaj (1834–1835), a fost reconstituit după originalul (deteriorat) aflat la Muzeul Marinei Române din Constanţa.

MARKAB Steaua nautică α Pegasi (Pegas), mărimea 2,6; ~ arabă „Şaua (lui Pegasus)".

MARLBOROUGH" Fregată cu vele şi trei arbori, sub pavilion englez, construită în 1846. A fost prima fregată de transport pasageri. Începând cu anul 1851 a transportat trupe dar şi pasageri de la Londra la Calcutta şi Madras (India). Depl. 1402 t; dim.: 56,50 × 12 × 6,80 m; echipaj 46 oameni; 325 pasageri. (După numele generalului englez John Churchill Marlborough).

MARMARA, Marea ~ (de la Ins. Marmaris cu zăcăminte de marmură albă) M. continentală între Europa şi Asia M. că legată prin Str. Dardanele de M. Egee şi prin Str. Bosfor de M. Neagră. Supr. 11 472 km²; vol. apei 4000 km³; ad. med. 357 m, max. 1355 m. Ţărmuri înalte, crestate adânc la S şi E. Temp. apei la supr. iarna +9° C, vara +29° C. Salinitatea 26‰. Prin M.M. trece importanta linie de comunicaţie între M. Neagră şi M. Mediterană. Ins. Marmaris (130 km²) este cea mai mare Ins. din arh. cu acelaşi nume. Pe ţărmul de N se află or. Istanbul.

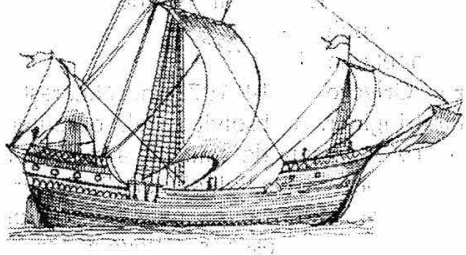
MARPOL Convenţie internaţională, elaborată în anul 1973, pentru prevenirea poluării apei mării de către nave. Este completată şi i se aduc modificări printr-un Protocol în anul 1978. Intră în vigoare pe plan internaţional la 2 octombrie 1983; în România la 5 iulie 1993. A fost ratificată în 95 de ţări.

MARREL Ancoră patent.

MARROBIO Fenomen asemănător seişelor, care are loc pe coasta de Vest a Siciliei.

MARSHALL Arh. format din câteva sute de Ins. de corali, atoluri şi recife, situat în V părţii centrale a Oc. Pacific (Micronezia). Supr. totală 181 km². Cea mai mare Ins. Kwajalein. Cca 34 mii loc. Teritoriu „asociat cu SUA". Climă tropicală la N şi subecuatorială la S. Ca vegetaţie: cocotieri, mangrove ş.a. *ist.* Până la al doilea RM Ins. M. se aflau sub mandat japonez. La declanşarea războiului, Sm. japoneze au acţionat de pe Ins. M în atacul asupra bazei americane de la Pearl Harbour, iar aviaţia a bombardat atolul Wake (SUA); la 23 dec. 1941 au cucerit BMM SUA Wake. În feb.–mart. 1944 forţele americane au desfăşurat o serie de operaţiuni de desant şi au ocupat aproape toate Ins. M. După război, Ins. Bikini şi Eniwetok au fost folosite ca poligon de experimentare a armamentului nuclear de către SUA.

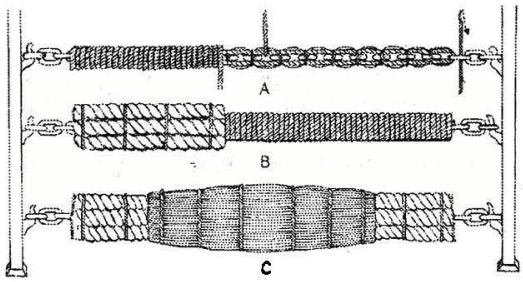
MARSILIA (Marseille) Pr. port francez la M. Mediterană, situat în G. Lyon. În afara portului principal, M. dispune de câteva porturi satelit. Lung. frontului de cheuri cca 26 km cu ad. până la 15 m. Anual traficul de mărfuri se ridică la cca 118 mil. t; iar portul este tranzitat de cca 1,6 mil. pasageri. Import: ţiţei (anual cca 10 mil. t), cereale, cărbuni, cauciuc, textile ş.a.; export: prod. petroliere, utilaje industriale, prod. chimice, maşini, nave ş.a. Complexul industrial al portului cuprinde rafinării, uzine metalurgice, şantiere navale care asigură reparaţia navelor comerciale până la 500 mii tdw şi a celor militare, incl. PA. *ist.* În antichitate (sec. VI î.Hr.), colonie grecească Massalia, cucerită de romani (49 î.Hr.). A intrat împreună cu întreaga reg. Provence în stăpânirea regelui Franţei în 1481 d.Hr.



Marsiliană

MARSILIANĂ *ist.* Navă de comerţ folosită în M. Mediterană în sec. XVI–XVII. Numită GAGALÎ de turci.

MARSUIN Apărătoare din parâmă fixată la prova şi la pupa remorcherelor. Poate fi simplă sau înfăşurată pe un lanţ.



Marsuin:
A – înfăşurarea lanţului; *B* – formarea inimii; *C* – acoperire.

„MARSUINUL" *ist.* Submarin românesc asamblat la Şantierul naval Galaţi şi lansat la 24 mai 1941. A intrat în serviciu în apr. 1944 când a terminat perioada de probe. Deşi conceput ca Sm. puitor de mine a fost folosit ca submarin torpilor. Caracteristici: depl. 508/630 t; vit. 16/9 Nd; lung. 72 m; tunuri: I/88, I/20 mm; 4 TLT/533 mm; compartiment pentru 20 mine; echipaj 47 oameni. În al doilea RM a executat o singură misiune de luptă între 10–27 mai 1944 în bazinul estic al M. Neagră la coasta Caucazului în zona Batumi. Cruciera a fost agitată, submarinul fiind atacat succesiv, din eroare, de vânătoare A/Sm. germane (420 grenade A/Sm.), precum şi de nave şi avioane sovietice în zona de operaţii, dar şi de un avion amic la înapoiere în zona Constanţa. A intrat în reparaţii şi nu a mai executat altă misiune. Luat de flota sovietică la 5 sept. 1944, nu a mai fost înapoiat.

MARŞ Deplasarea unei nave sau unei grupări de nave sub acţiunea mijloacelor de propulsie şi cu ajutorul mijloacelor de guvernare. În conformitate cu Regulile de drum, o navă se află în M. atunci când nu este ancorată, pusă pe uscat sau legată la uscat. Prin urmare, se consideră că o navă stopată se află, de asemenea, în marş. „Marş" se spune mai ales în Marina Militară, în Marina Civilă folosindu-se cuvântul VOIAJ.

MARŞA DIURNĂ A CRONOMETRULUI Intervalul de timp cu care un cronometru avansează sau rămâne în urmă în 24 ora sau variaţia zilnică a stării absolute a cronometrului.

MARŞĂ DIURNĂ POZITIVĂ Durata de timp cu care se modifică în decurs de 24 ore starea absolută a unui cronometru care avansează. O astfel de marşă arată că un cronometru merge mai repede decât scurgerea obişnuită a timpului mediu.

MARTE Planetă nautică.

MARTEŞ, Grigore (1914–1973 n. Nicoreşti, Galaţi) Viceamiral inginer. A absolvit Şcoala de ofiţeri marină promoţia 1937, Şcoala de aplicaţie a marinei (1940) şi facultatea de mecanică a Politehnicii din Bucureşti. În al doilea RM fost ambarcat pe nava-bază „Constanţa", distrugătoarele „Mărăşeşti" şi „Regina Maria" şi pe monitorul „Alexandru Lahovari". În sept. 1944 a fost făcut prizonier şi internat în lagărul din Oranki (URSS), de unde a revenit în ţară cu divizia de voluntari „Horia, Cloşca şi Crişan". Din 1956 s-a aflat la conducerea Direcţiei tehnice a MM, iar din 1963 i se încredinţează funcţia de comandant al Marinei Militare pe care a deţinut-o până la 25 iun. 1973 când se stinge din viaţă în urma unui tragic accident. Viceamiralului Grigore Marteş i se datorează înfiinţarea Institutului de marină „Mircea cel Bătrân" şi a Liceului militar de marină „Alexandru Ioan Cuza". A publicat lucrări de certă valoare ştiinţifică, precum: **Aspecte ale automatizării conducerii forţelor şi mijloacelor, Culegere de probleme din tehnica navală** ş.a.

MARTIN Ancoră patent.

MARTINGALĂ *v.* bompres.

MARTINICA (Martinique) Ins. în Arh. Antilelor Mici din Indiile de Vest. Posesiune franceză. Supr. 1,1 mii km^2. Pop. cca 220 mii loc. Relief vulcanic, alt. max. 1350 m (vulcanul Montagne Pelée). Climă tropicală. Temp. med. lunară +24° – 27° C. Sezon ploios iul.–oct. Pe versanţii muntoşi sunt păduri tropicale. Se cultivă în principal trestie de zahăr, bananieri, cafea, ananas. Prod. de rom. Pescuit. A fost descoperită de Cristofor Columb în 1502.

MARTORI Fire nerăsucite la capătul unei parâme vegetale, lăsate liber, pentru a verifica calitatea materialului, fără a fi necesară desrăsucirea parâmei.

MARŢAGON *v.* majagon.

„MARY FORTUNA" *ist.* Velier tip cogă cu un arbore, sub pavilion englez, construit în anul 1300. A adoptat pentru prima dată soluţia construirii a două punţi (prova şi pupa) cu parapet. Depl. 132 t; dim.: 26 × 6,67 × 2,95 m; echipaj 28 oameni.

MAS (în italiană Motoscafo Antisommergibile) Vedetă antisubmarină din perioada celui de al doilea RM.

MASA COMANDANTULUI Masă prezidată de comandant, pe navele de pasageri. Alegerea şi invitarea pasagerilor la această masă reprezintă un vechi privilegiu al comandantului.

MASĂ DE HĂRŢI 1. Masă instalată în camera hărţilor şi destinată lucrului pe hartă. O bară de alamă fixată pe marginea mesei nu permite ofiţerului care lucrează să atingă harta cu corpul. În sertarele mesei se păstrează hărţile. 2. Masă mobilă a cărei parte superioară poate fi rotită în jurul unui pivot pentru a orienta harta; este prevăzută cu o acoperitoare din pânză de vele.

MASĂ TRASOARE *v.* trasor de drum.

MASCÁ 1. A face ca vela să primească vântul pe faţa din prova (vânt pe velă) pentru a obţine astfel un anumit efect la manevră; *v.* volta în vânt. 2. A executa involuntar manevra (1). 3. A împiedica o velă să primească vântul, interpunând între aceasta şi vânt o altă velă. 4. A trece în vântul unei nave, împiedicându-l să ajungă la velele ei; *sin.* „a lua vântul". A M. velele navei pe care se află un ofiţer mai mare în grad constituie un act de impoliteţe navală. Mascarea oricărei nave este considerată ca fiind o încălcare a bunelor obiceiuri ale mării.

MASCÁ ŞI UMPLE A manevra astfel încât velele să fie alternativ pline şi mascate, menţinând nava aproape imobilă şi lăsând curentul să o împingă contra vântului. Se foloseşte la ieşirea navelor din port pe vânt contrar.

MASCADĂ *fl., sin.* ambardee. „A lua M." A face o ambardee.

MASCARE Primirea vântului pe fața din prova a unei vele.

MASCARENE Grup de Ins. vulcanice în Oc. Indian, situat la 885 km de Ins. Madagascar. Se compune din 3 Ins. mari: Reunion (Franța), Mauritius și Rodriguez statul Mauritius). Supr. 4486 km²; pop. cca 1 mil. loc. Vulcani activi (Reunion). Țărmurile Ins. Reunion sunt abrupte iar ale Ins. Mauriţius abrupte alternând cu plaje întinse înconjurate de recife de corali. Climă tropicală umedă. Păduri tropicale pe versanții munților și savane în zonele expuse vânturilor. Plantații de trestie de zahăr, cocotieri, cafea, ceai ș.a. Pr. porturi: Saint Denis (Ins. Reunion), Port Louis (Ins. Mauritius). A fost descoperit în 1507 de portughezul Pedro di Mascarenhas.

MASCARET Fenomen care se produce în estuarele unor fluvii și care constă dintr-o serie de valuri de maree ce urcă cu viteză și zgomot pe cursul lui. În unele cazuri aceste valuri au înălțimi de până la 9 m și se deplasează cu o viteză de 16 km/h. Denumiri locale: „mascaret" pe Sena, „proroca" sau „amazunu" pe Amazon, „bore" pe Gange; *sin.* bor.

MASCĂ DE FUM/INCENDIU Mască folosită pe timpul stingerii incendiilor pentru protecție împotriva fumului.

MASQAT (Muscat) Port al sultanatului Oman (Pen. Arabiei) situat pe țărmul G. Oman. Pop. cca 100 mii loc. Supr. 0,84 km²; lung. frontului de cheuri 2,2 km, cu ad. până la 14 m. Terminale pentru nave portcontainere, nave Ro-Ro. Traficul anual de mărfuri 1,5 mil. t. Portul este accesibil pentru toate tipurile de nave civile și militare. La 28 km de M. se află aeroportul Bait al Falah unde pot ateriza toate tipurile de avioane civile și militare. *ist.* În perioada 1508–1650, colonie portugheză. Din sec. XVII intrat sub stăpânirea sultanatului Oman, a fost folosit și ca bază a piraților care acționau în Oc. Indian. Din 1891, sub protectorat britanic. Din 1971 devine cap. sultanatului Oman.

MASSACHUSETTS Golf din Oc. Atlantic la coasta de E a Americii de Nord. Pătrunde în interiorul uscatului pe o distanță de 55 km. Ad. până la 93 m. Maree diurnă până la 1,8 m înălțime. Port important și centru industrial Boston.

MASSAWA Pr. port și BMM a Etiopiei la M. Roșie. Este protejat dinspre S de Ins. Massawa și Taulud și de digurile care leagă aceste Ins. de continent. Portul este accesibil navelor cu un depl. de cca 20 mii t. Lung. frontului de cheuri 6 km, cu ad. de 5–10 m. Traficul anual de mărfuri cca 2,4 mil. t. Import: cherestea, cumbac, utilaje, metale; export: minereu de fier, cafea, arahide, fructe ș.a. Atelierele de reparații sunt dotate cu 3 docuri și asigură reparația navelor de tonaj mediu.

MASTELA *arg.* Culmea marinăriei în expr. „ca Mastela"; își are originea în porecla dată unui vestit șef de echipaj de pe bricul „Mircea", cu numele de A. Constantinescu.

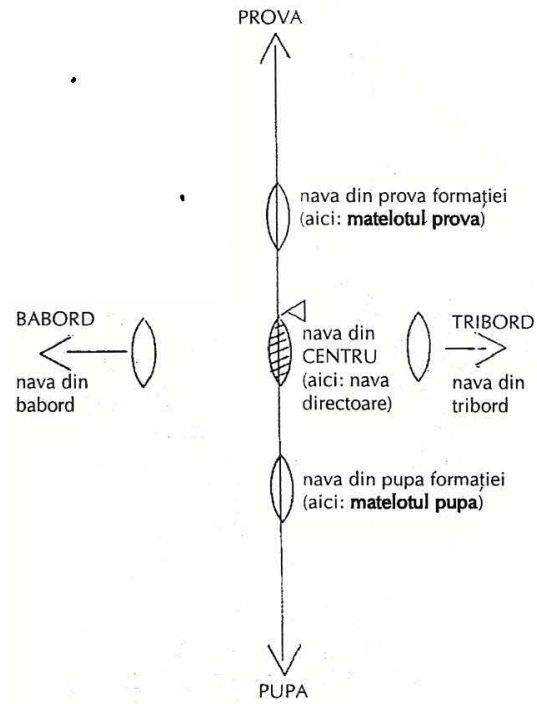
MASURCA *mil.* Rachetă AA cu bătaia de 20 Mm din dotarea marinei militare franceze.

MAȘINĂ Aparatul propulsor al navei, indiferent dacă este o M. alternativă, o turbină cu vapori sau cu gaze, un motor Diesel etc. ◇ „La mașini" sau „la mașină" În compartimentul mașini.

MAȘINĂ DE SONDAJ „KELVIN" *înv.* Aparat de navigație folosit pentru măsurarea indirectă a adâncimilor cu ajutorul unui tub de sticlă cu indicator chimic, lăsat pe fundul mării.

MATCĂ Albia minoră a unei ape curgătoare. A ieși din matcă înseamnă a se revărsa.

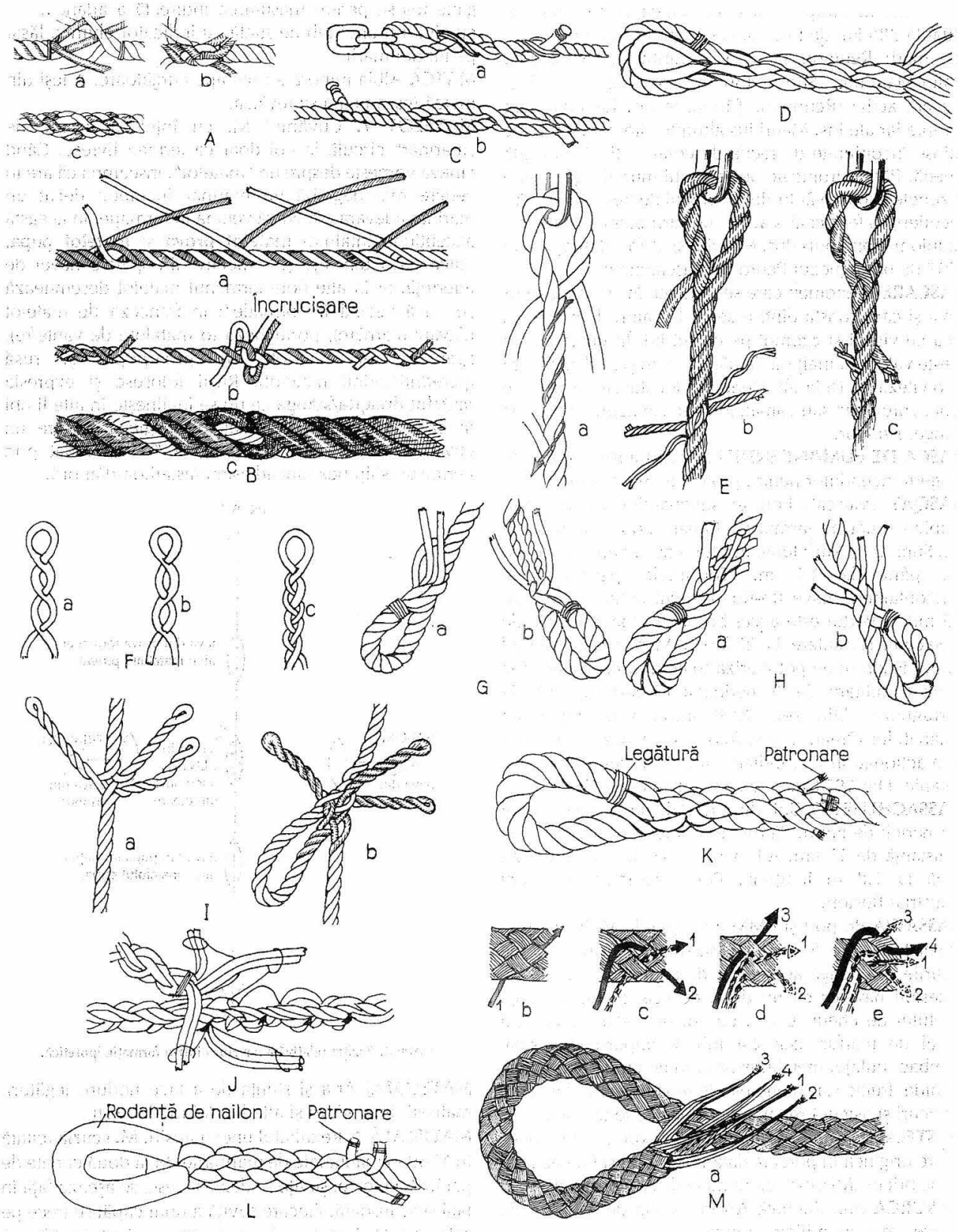
MATELOT 1. Cuvântul M. cu înțelesul ironic de „marinar" circulă la noi doar ca termen livresc. Când cineva vorbește despre un "matelot", înseamnă că are în vedere mai degrabă un marinar închipuit decât un marinar adevărat. 2. Navă vecină în formație. În această accepțiune întâlnim **matelot prova** și **matelot pupa**, adică nava din fața și respectiv din spatele navei de referință. Și în alte flote termenul matelot desemnează „o navă vecină în formație": în franceză (le matelot d'avant/d'arrière), portugheză (o matalote de vante/re), spaniolă (el matalote de proa/popa) și rusă (perednii/zadnii matelot). Rușii folosesc și expresia **matelot dreapta/stânga** ce nu se întâlnește în alte limbi în care există cuvântul matelot. Engleza nu are un cuvânt special, sensul de „matelot" fiind redat prin perifrază (ship next ahead/astern/astarboard/aport).



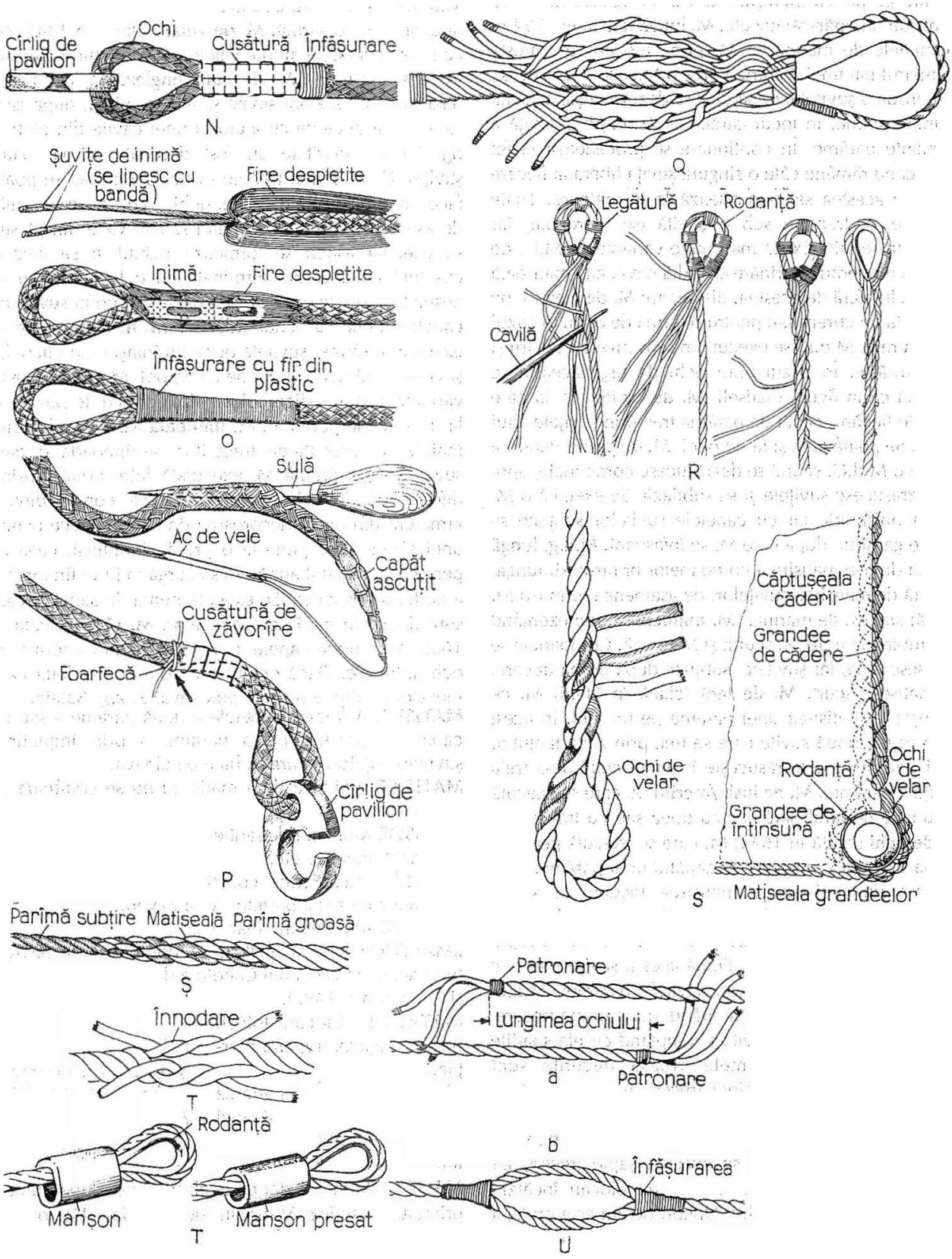
Matelot: Poziția relativă a navelor dintr-o formație ipotetică.

MATELOTAJ Arta și știința de a face noduri, legături, matiseli, împletituri și alte lucrări marinărești.

MATISEALĂ 1. Rezultatul unei matisiri. **M. scurtă** (citată în 1769 în manualele de marinărie) M. a două capete de parâmă ale cărei șuvițe se dezrăsucesc, se așează față în față și se însoară. Fiecare șuviță a unui capăt se trece pe sub o șuviță și apoi pe deasupra altei șuvițe („pe sub una și peste una"). În continuare se procedează la fel și cu celălalt capăt. Se execută, de regulă, două treceri și, eventual, una „subțiată", din fiecare șuviță tăindu-se jumătate din sfilațe. M.S. este foarte rezistentă, dar



A – scurtă; *B* – lungă; *C* – de croitor; *D* – de bigă; *E* – pe lanț; *F* – de lusin; *G* – de ochi cu parâmă din trei șuvițe; *H* – de ochi cu parâmă din patru șuvițe; *I* – de ochi în parâmă; *J* – de ochi la o parâmă împletită; *K* – de ochi la o parâmă groasă; *L* – de ochi la o parâmă de nailon; *M* – de ochi pe sau



seli

N – pe saulă engleză din plastic cu cusătură; *O* – pe saulă engleză din plastic cu cusătură; *P* – de saulă împletită (engleză) cu capăt subțiat; *Q* – de ochi în elice sau de Liverpool; *R* – de ochi de salvare; *S* – de ochi de velar: *Ș* – subțiată; *T* – înnodată; *Ț* – Talurit; *U* – tălată; *V* – de sîrmă.

îngroaşă parâma; de aceea se utilizează numai în cazul în care porţiunea îngroşată de M. nu trebuie să treacă printr-un rai, măr-călăuz etc. **M. lungă** (citată în 1794 în manualele de marinărie) M. prin care nu se măreşte diametrul parâmei. Pentru a face o M.L. se dezrăsucesc şi se însoară şuviţele, după care se dezrăsuceşte o şuviţă a unei parâme, în locul căreia se răsuceşte o şuviţă a celeilalte parâme. În continuare se procedează la fel până când rămâne câte o singură şuviţă liberă la fiecare parâmă; acestea se încrucişează la însurătoare. Toate capetele se trec pe sub o şuviţă (se îngroapă), iar surplusul se taie. Există mai multe variante de M.L., de unde şi proverbul marinăresc: „Altă navă, altă matiseală lungă". În afară de acestea, distingem: **M. de bigă** M. pe sârmă, la un curent sau pentru o formă de ochi. În cazul unui curent, M.d.B. se execută în sens invers răsucirii şi se zăvorăşte. În cazul unui ochi de bigă aceasta se execută ca în figura matiseli. **M. de croitor** M. la care şuviţele fiecărui capăt de parâmă trec prin şuviţele altui capăt. Se poate face şi la un ochi. **M. de garlin** Pentru a obţine o M.d.G. scurtă se dezrăsucesc cordoanele, apoi se dezrăsucesc şuviţele şi se subţiază. Se execută o M. scurtă obişnuită, iar cu capetele şuviţelor subţiate se umple garlinul, după care M. se înfăşoară. **M.d.g. lungă** constă dintr-o matisire a cordoanelor printr-o M. lungă, urmată de matisirea şuviţelor, de asemenea, printr-o M. lungă; *sin.* M. de marinar. **M. mijlocie** M. reprezentând o combinaţie între M. scurtă şi M. lungă. Cordoanele se matisesc lung, iar şuviţele, subţiate după prima trecere, se matisesc scurt. **M. de lanţ** (citată în 1845) M. ce serveşte la matisirea unei parâme pe un lanţ. În acest scop se iau două şuviţe care se trec prin zaua lanţului, apoi una din ele se răsuceşte în locul celei de-a treia şuviţe a parâmei. **M. de lusin/merlin** M. care se execută în funcţie de felul parâmei: cu două sau cu trei şuviţe. **M. de ochi** (citată în 1644) M. care se execută pentru a forma un ochi sau o gaşă la capătul unei parâme. La o parâmă din trei şuviţe matisirea începe cu şuviţa mijlocie, trecând-o sub şuviţa mijlocie a parâmei, în sens contrar răsucirii. Se continuă cu şuviţa din dreapta şi apoi cu cea din stânga. După aceea, şuviţele se trec „sub una şi peste una" din şuviţele parâmei. **M.d.o. umplută** M. care se execută luând, după prima trecere, trei sfilaţe din fiecare şuviţă şi umplând cu ele spaţiile dintre şuviţe. La parâmele groase trecerile sunt totdeauna pline. După cinci treceri, fiecare şuviţă se desface în două, iar jumătăţile învecinate, aparţinând unor şuviţe diferite, se leagă câte două cu aţă de vele. La parâmele din plastic se execută şapte treceri, iar capetele se leagă sau se ard cu un ciocan încălzit, împreunându-le prin topire. Uneori ochiul este protejat de o rodanţă confecţionată din tub de plastic. Dacă parâma este răsucită în sart (patru şuviţe), se taie inima şi se pun câte două şuviţe în ambele părţi ale parâmei, apoi se fac trecerile. La o parâmă împletită, cele patru grupe de şuviţe se despart, după care se trec şi se matisesc pe grupe. **M.d.o. într-o parâmă** M. care se execută în mijlocul unei parâme, dezrăsucind-o în şuviţe în locul matisit; apoi şuviţele se dau în dublin şi se răsucesc, formând trei capete cu care se execută o M.d.o. obişnuită. **M. de sfârc** M. ce serveşte la matisirea unui sfârc pe o sârmă. **M. de velar** (citată în 1847) M. ce se execută la ochiurile velelor, şuviţele fiind matisite în sensul răsucirii. **M. de saulă engleză** M. la care se dezrăsucesc cele opt şuviţe şi se taie inima, după care se execută trecerile cu ajutorul unei cavile din oţel; *v. fig.* (pentru claritate au fost desenate numai patru şuviţe). Când ochiul trebuie să fie foarte mic, se poate face un ochi flamand; *v. fig.* ochi. M.d.s.e. se execută, de asemenea, ascuţind capătul saulei. Cele din plastic se execută astfel: se formează ochiul şi se face o cusătură de zăvorâre terminată cu o legătură sau se despletesc şuviţele iar din inimă se fac două şuviţe cu capetele lipite cu bandă adezivă. **M. în elice** M. ce se execută la sârme, şuviţele ochiului înfăşurând elicoidal şi viţele parâmei; *sin.* M. de Liverpool. **M. de salvare** O variantă a M. de elice, folosită la lucrările de salvare şi la obstrucţiile portuare. **M. înnodată** M. scurtă la care, înainte de executarea trecerilor, se înnoadă o dată şuviţele. **M. subţiată** M. executată între două grosimi diferite. **M. Talurit** M. brevetată ce constă dintr-o armătură din metal necorosiv prin care se trece ochiul unei sârme şi se pune la o presă hidraulică, ceea ce permite ca metalul armăturii să curgă în jurul firelor fără a perturba răsucirea. Se execută numai în şantiere care sunt dotate în mod corespunzător. **M. tăiată** (citată în 1658) M. a două capete de parâmă pentru a forma un ochi între ele. Dacă ochiul este format din două părţi inegale, se obţine o M. în potcoavă. **2.** *arg.* Bătaie.

MATISI **1.** A îmbina capetele a două parâme – sau un capăt de parâmă pe o parâmă – prin împletirea şuviţelor/viţelor. **2.** *arg.* A bate pe cineva.

MATISIRE Acţiunea de a matisi (*a nu se confunda cu matiseală*).

MATISOR Muncitor de şantier specializat în lucrările de greement, matisire etc.

MATIŢĂ *pesc.* Partea conică a traulului, servind la dirijarea spre sac a peştelui; *v.* şi năvod.

MATROZ *sin., înv.* marinar (1).

„MATTHEW" Navă engleză la bordul căreia navigatorul genovez Giovanni Caboto a descoperit Labradorul şi Terra Nova (1497).

MAŢAGON Ciocan folosit pentru maţagonire; *sin.* marţagon.

Maţagon

MAŢAGONIRE Îndepărtarea ruginei de pe bordajul unei nave cu ajutorul maţagonului.

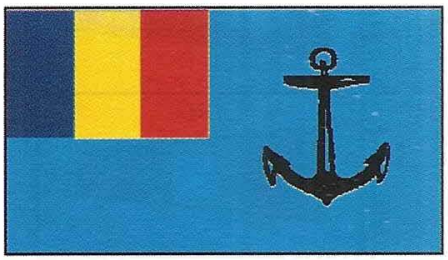
MAURITIUS Ins. şi stat cu acelaşi nume (după numele prinţului olandez Mauriciu de Orania). De origine vulcanică, ins. este situată în Oc. Indian la 885 km E de Ins. Madagascar. Supr. 1865 km². Pop. cca 1 mil. loc. Relief deluros cu alt. până la 826 m. Ins. este înconjurată de recife de corali. Climă tropicală musonică. Se cultivă trestie de zahăr, tutun, ceai,

PAVILIONUL, FLAMURA NAVELOR MILITARE, GEACUL, MĂRCILE DISTINCTIVE ŞI MĂRCILE DE COMANDAMENT

1

2

3



4

5

6

7

8

9

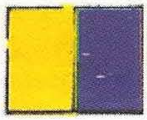
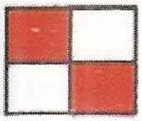
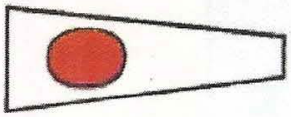
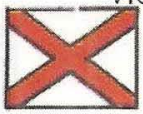
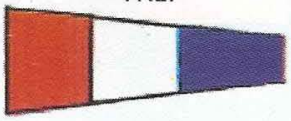
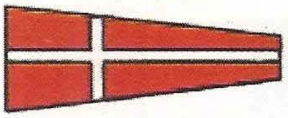
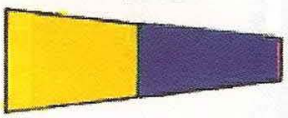
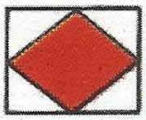
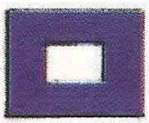
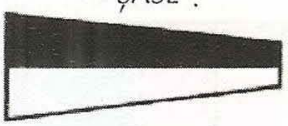
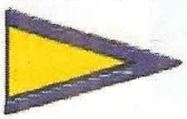
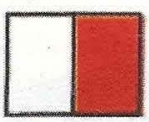
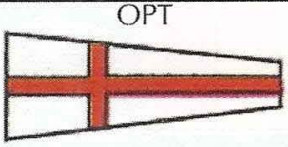
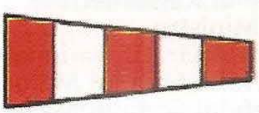
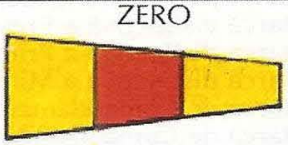
10

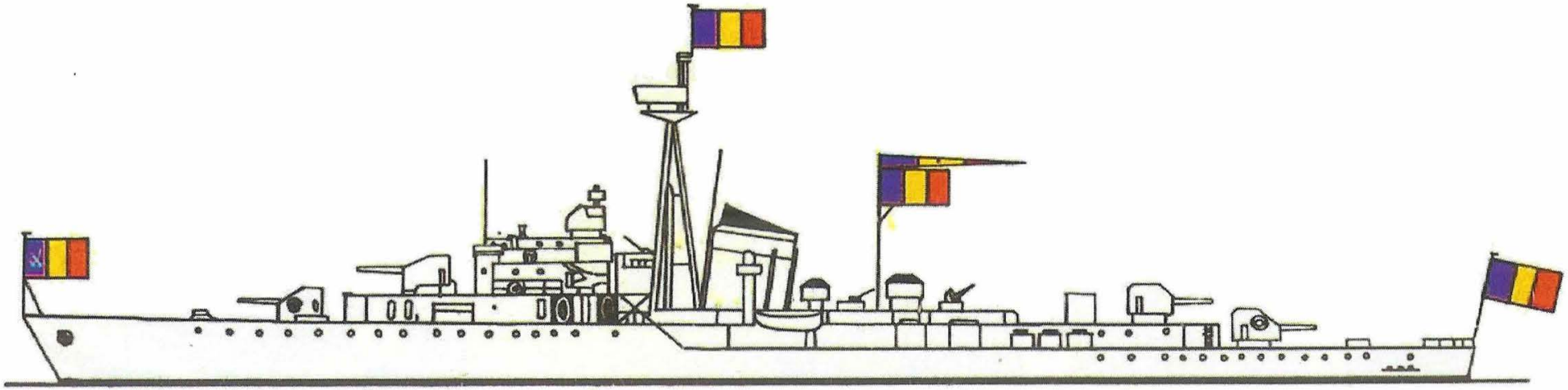
11

12

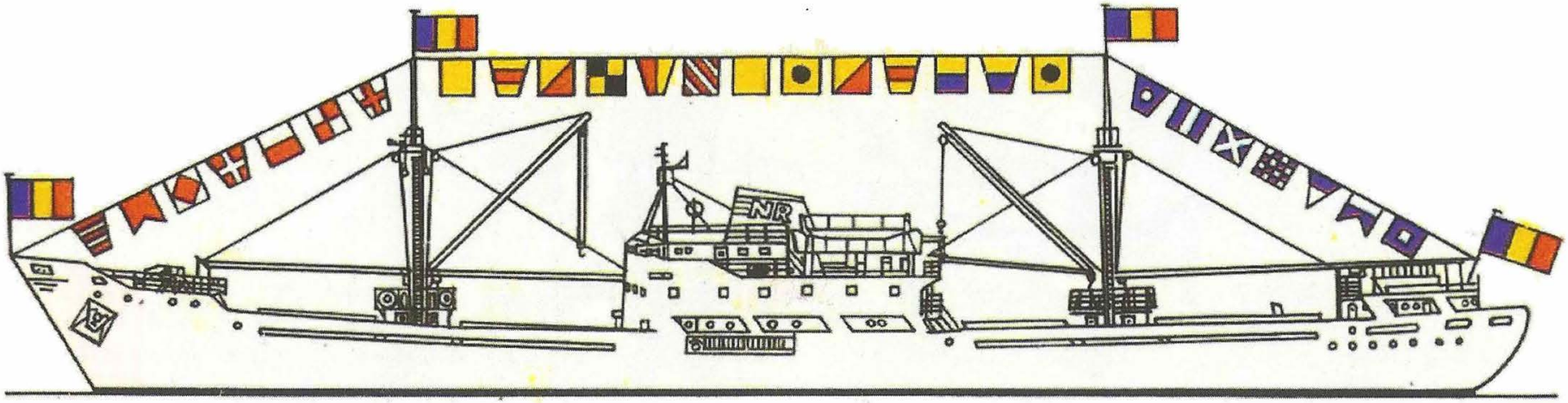
1. Pavilionul navelor militare
2. Flamura navelor militare
3. Pavilion de prova (geac)
4. Marcă distinctivă a Preşedintelui României
5. Marcă distinctivă a Primului Ministru
6. Marcă distinctivă a Ministrului Apărării Naţionale
7. Marcă de Comandament a Şefului Statului Major General
8. Marcă de Comandament a Şefului Statului Major al Marinei Militare
9. Marcă de Comandament a Primului Locţiitor al Şefului Statului Major al Marinei Militare
10. Marcă de Comandament a Comandantului de Flotă Flotilă (a locţiitorului Şefului Statului Major al Marinei Militare)
11. Marcă de Comandament a Comandantului de Mare Unitate (Grupare de nave constituită temporar)
12 Marcă de Comandament a Comandantului unităţii de nave

PAVILIOANELE CODULUI INTERNAȚIONAL DE SEMNALE

A ALFA	K KILO 	U UNIFORM 	UNU 
B BRAVO	I LIMA	V VICTOR 	DOI
C CHARLIE	M MIKE	W WHISKEY	TREI 
D DELTA	N NOVEMBER	X X-RAY	PATRU 
E ECHO	O OSCAR	Y YANKEE	CINCI 
F FOXTROT 	P PAPA 	Z ZULU	ȘASE 
G GOLF	Q QUEBEC	REPETITOR 1 	ȘAPTE
H HOTEL 	R ROMEO	REPETITOR 2	OPT 
I INDIA	S SIERRA	REPETITOR 3	NOUĂ
J JULIET	T TANGO	ZĂRIT 	ZERO 

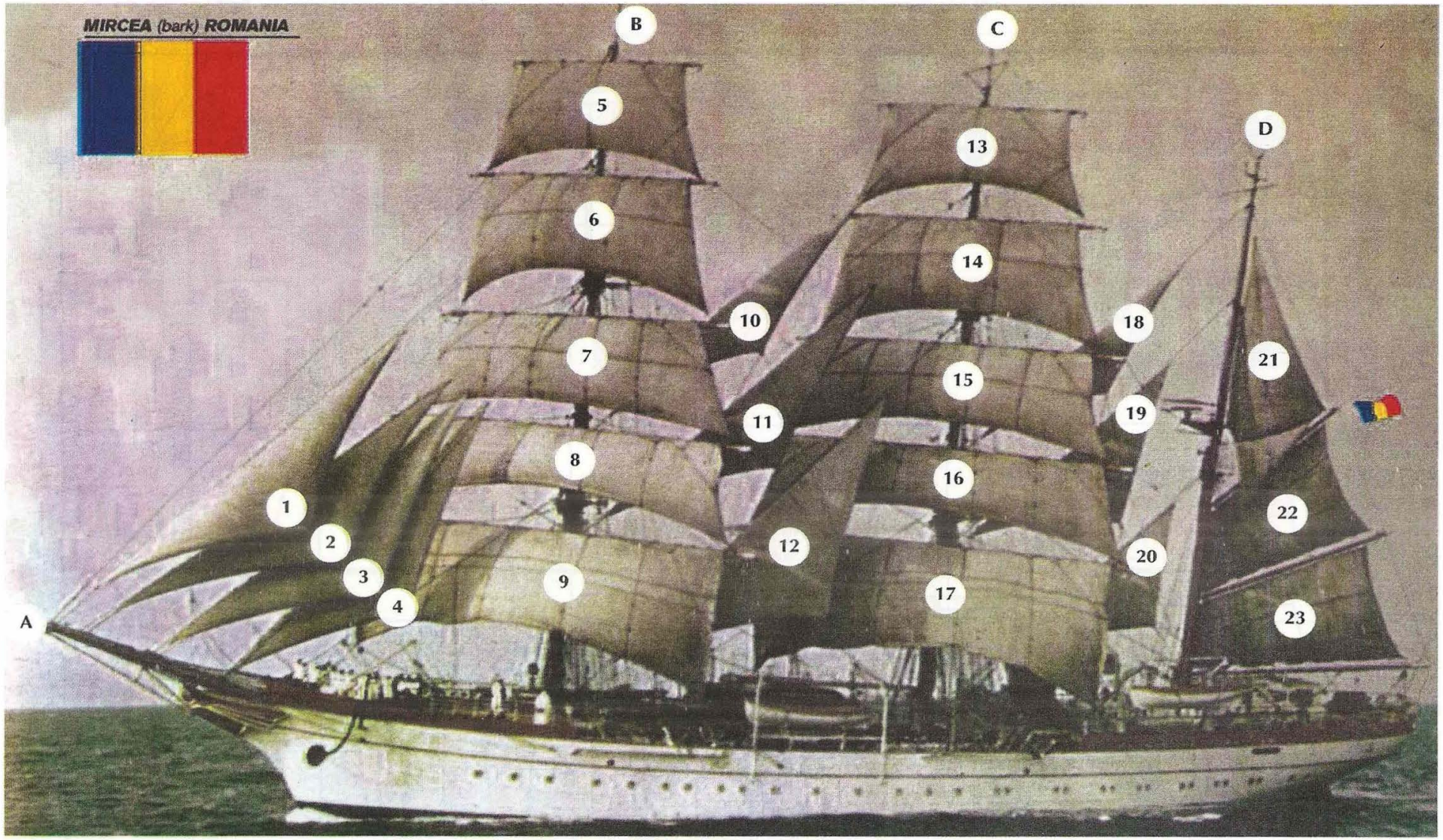


MICUL PAVOAZ



MARELE PAVOAZ

ARBORII (CATARGELE) ŞI VELELE NAVEI-ŞCOALĂ „MIRCEA“ (1938) (Velier de tipul „navă-barc cu trei arbori“ sau “bric cu artimon“)



A. Bompres B (Arborele) Trinchet sau Arborele/Farul Prova C. Arborele/Farul Mare D. (Arborele/Farul)Artimon 1. Focul Săgeţii sau Clinfoc; 2. Focul Mare ; 3. Focul Mic; 4. Trinchetin sau Foc de Furtună; 5. Rândunică Mică; 6. Zburătorul Mic; 7. Contragabierul Mic; 8. Gabierul Mic; 9. Trinca sau Vela Trincă; 10. Velastraiul Rândunicii Mari; 11. Velastraiul Zburătorului Mare; 12. Velastraiul Mare; 13. Rândunica Mare; 14. Zburătorul Mare; 15. Contragabierul Mare; 16. Gabierul Mare; 17. Vela Mare 18. Velastraiul Rândunicii Artimon; 19. Velastraiul Zburătorului Artimon; 20. Velastraiul Artimon sau Drăculeţ; 21. Vela Picului; 22. Contrarandă; 23. Randă.

Notă. În diferite perioade şi la diverşi autori, pot să apară unele mici diferenţe faţă de denumirile de mai sus.

ananas, cocos ş.a. Creşterea animalelor, pescuit. Cap. şi port la Oc. Indian, Port Louis. Şantiere navale. *ist.* Vizitată din sec. X–XV de navigatori arabi, indieni, malaezi. Primul european care a debarcat în 1507 pe Ins. M. a fost portughezul Pedro Mascarenhas. A fost posesiune olandeză (1598–1710), apoi franceză 1715–1810), sub denumirea Ile de France, iar în 1814 colonie engleză (rebotezată Mauritius). În 1968 îşi proclamă independenţa.

MAXIM BAROMETRIC *v.* anticiclon.

„MAYDAY" Semnal internaţional prin care se solicită ajutor în fonie; *v.* S.O.S.

„MAYFLOWER" („Floare de mai") *ist.* Velier tip galion cu trei arbori construit în 1615. Sub pavilion englez. În 1620 a traversat Oceanul Atlantic plecând din portul Southampton cu 120 de „pelerini" (puritani prigoniţi în ţara lor), printre care erau femei şi copii, în căutarea Noii Anglii. Au intrat în G. Massachusetts pe ţărmul căruia au întemeiat prima colonie stabilă Plymouth. În anii următori, venind şi alţi pelerini, colonia s-a extins pe seama pământurilor băştinaşilor. Caracteristici: depl. 180 t; dim.: 19,50 × 7,95 × 3,35 m.

MĂCELLARIU, Horia (1894–1959 n. Craiova) Viceamiral. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină promoţia 1915, cu gradul de Slt. marină. În primul RM a participat în 1916 în calitate de comandant al navei amiral „Principele Nicolae", ca aghiotant al comandantului Flotei de operaţiuni româno-ruse (CAm N. Negrescu) la bătăliile de la Turtucaia, Raşova, Hârşova şi braţul Măcin. În 1917 a asigurat apărarea AA a Flotei de operaţiuni retrasă la Chilia Veche. După război, cu gradul de cpt. a comandat Can. „Lepri" şi Torp. „Vârtejul" cu care a participat la dragarea minelor puse de beligeranţi în apele de la litoralul românesc 1923–1925). Trimis la studii în Franţa a absolvit Şcoala de Război Naval (1928) fiind brevetat ofiţer de Stat Major. Revenit în ţară deţine funcţii importante la Marele Stat major, la CMM şi ca profesor la Şcoala Superioară de Război. Devine şeful Statului Major al Marinei (1939) cu gradul de Cdr. iar în 1940 Secretar General al Ministerului Aerului şi Marinei. În al doilea RM a revenit la conducerea Statului Major al Comandamentului Marinei Regale. Comandant al escadrilei de Ds. (1943), comandant operativ în comandamentul Amiral german, apoi comandant al CFNM. Din 1944 a condus în colaborare cu forţele navale germane din M. Neagră operaţiunile de sprijin a forţelor germano-române ce luptau în sudul URSS şi de evacuare a acestora din Pen. Crimeea. După ieşirea României din alianţa cu Germania a avut un rol determinant în retragerea fără rezistenţă a trupelor germane din Dobrogea, evitând astfel distrugerea portului şi oraşului Constanţa. Comandant al Şcolilor marinei din sept. 1944. A fost trecut în rezervă în 1945. Condamnat politic în 1947 este eliberat din închisoarea de la Aiud şi reabilitat în 1964. După reabilitare a colaborat cu comisia de istorie militară pentru reconstituirea acţiunilor MM în al doilea RM. Cavaler al Ord. „Mihai Viteazul". Se stinge din viaţă la 95 de ani.

MĂCIN Braţ al Dunării unde în apropiere de portul cu acelaşi nume, a fost scufundat monitorul otoman „Seyfi" de către şalupe-torpiloare româno-ruse în timpul Războiului de Independenţă (1877–1878); *v.* „Seyfi".

MĂLĂTARE Bidinea de cătrănit nava.

MĂNESCU, Constantin (1853–?, n. Ploieşti). Comandor (r). Absolvent al Şcolii Navale din Brest, Franţa (1874–1876), cu gradul de Slt. Întors în ţară, participă la Războiul de Independenţă (1877–1878), în cadrul bateriilor de coastă de la Calafat, asigurând comanda bateriei „Ştefan cel Mare". Participă la instalarea bateriei „Perseverenţa" şi ia parte la acţiunea de scufundare a monitorului otoman „Podgoriçe" (7 noiembrie 1877). După război, efectuează un stagiu de specializare în marina franceză şi la întoarcerea în ţară, primeşte misiuni legate de organizarea marinei pe baze moderne, precum înfiinţarea Şcolii Copiilor de Marină din Galaţi, în cadrul căreia va funcţiona ca profesor (1892). În urma unui nou stagiu de pregătire în Franţa, în specialitatea torpile (1883), revine în ţară, unde se numără printre cei dintâi specialişti români în domeniu. Comandă importante unităţi navale: bricul „Mircea" (1885; 1892–1893), puitorul de mine „Alexandru cel Bun" (1885–1889), torpilorul „Smeul" (1889). Ca ofiţer secund (1890; 1894–1895), pe Cr. „Elisabeta" participă la inaugurarea canalului Kiel (1895). În anul 1901, este numit şef de Stat Major în CMM. În anul 1905 trece în rezervă, dar, mobilizat în primul război mondial, revine ca director al Şantierului naval „Fernic" din Galaţi. Este autorul volumelor: **Studiu asupra flotilei române,** (Bucureşti, 1891) şi **De la Galaţi la Kiel** (Galaţi, 1904), deosebit de importante pentru istoriografia navală românească.

MĂNUNCHI *înv.* Ghem de aţă de vele, tarsană etc.

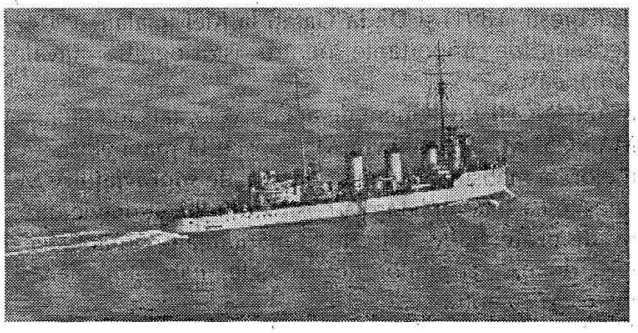
MĂNUŞI M. de manevră M. folosite la manevra parâmelor, la matisirea sârmelor etc. **M. de supravieţuire** M. folosite ca o completare a costumului de supravieţuire. **M. de protecţie** M. folosite la mânuirea anumitor mărfuri, de ex., a pieilor de animale, care ar putea fi infectate cu antrax.

MĂR 1. *v.* ancoră. **2.** *v.* catarg. **3.** *v.* troţă.

MĂR CĂLĂUZ Piesă din lemn servind la ghidarea unei parâme.

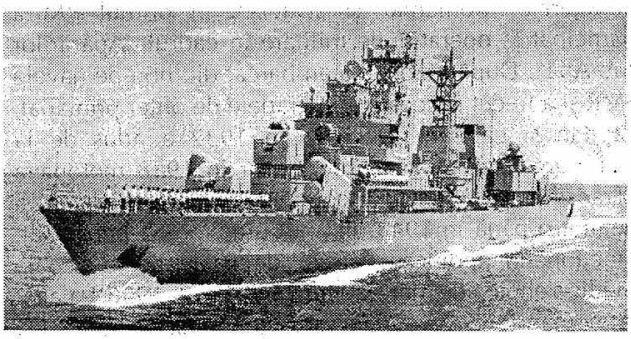
MĂRĂCINEANU, Nicolae (1887–1957 n. Turnu-Severin) Căpitan de lungă cursă. În 1912 a obsolvit cursurile Institutului Nautic de Marină civilă „Amerigo Vespucci" din Italia, fiind apoi ambarcat pe diverse nave ale SMR: cargourile „Bucureşti" şi „Constanţa", pasagerele „România" şi „Dacia". În primul RM a participat la operaţiunile militare în cadrul „Apărărilor sub Apă". După război s-a ambarcat din nou pe navele SMR şi a trecut succesiv prin gradele de ofiţer principal, căpitan şi căpitan principal. În 1932 a adus de la Hamburg nava mixtă „Ardeal", iar în 1938 motonava „Transilvania", preluând comanda acesteia, pe care a deţinut-o până în 1943. În anul următor s-a pensionat, funcţionând apoi ca profesor de navigaţie la Şcoala Medie Tehnică de marină. Între anii 1952–1956 s-a aflat la comanda navei-şcoală „Neptun" (ex. iahtul CED „Cardus Primus").

„MĂRĂŞEŞTI" (I) şi „MĂRĂŞTI" *ist.* Distrugătoare clasificate iniţial ca „exploratoare" sau „contratorpiloare". Au fost comandate de statul român la SN Pattison din Napoli în 1914, dar din cauza războiului ele au servit mai întâi în flota italiană sub numele de „Sparvierro" şi „Nibbio". Sosite la Constanţa la 1 iulie 1920, ele au primit numele de „Mărăşeşti" şi respectiv „Mărăşti". Caracteristici: depl. 1700 t; dim. 94,36 x 9,47 x 3,50 m; turbine cu abur 45 000 CP; vit. 35 Nd. Armament: IV/152 mm Armstrong, IV/76 mm Armstrong, 2 mitr./13,2 mm, 2 grupuri TLT binate de 450 mm. În 1926, tunurile de 152 au fost înlocuite cu tunuri de 120 mm în turele binate, ulterior navele fiind înzestrate şi cu centrale de tir. Modernizate la Galaţi în 1939, navele au mai primit ulterior şi tunuri AA germane S.K.C. de 37 mm, instalaţii pentru lansarea minelor şi grenadelor ş.a. În anii celui de al doilea RM aceste nave au îndeplinit importante misiuni de luptă în cadrul escadrei de Ds. sub comanda Cdr. August Roman şi Cdr. Horia Măcellariu. De asemenea, cele două Ds. au avut o contribuţie importantă în evacuarea trupelor germano-române de la Sevastopol (mai 1944). Capturate de sovietici în sept. 1944 şi restituite în oct. 1945, ele şi-au păstrat vechile nume până în 1948 când au devenit Ds. tip „M" cu numere de bordaj D-2 şi respectiv D-1, iar din 1951 D-12 şi respectiv D-11. Ele au servit în flota română până în 1961, când au fost dezmembrate.



Distrugătorul „Mărăşeşti"

„MĂRĂŞEŞTI" (II) Fregată (ex. distrugător, ex. crucişătorul uşor portelicopter „Muntenia"). Construit în 1979–1985 la SN Mangalia, actuala fregată „M" (cu numărul de bordaj 111) are următoarele caracteristici: depl. max. 5 790 t; dim.: 144,6 x 14,8 x 7m; 4 motoare Diesel 32 000 CP; vit. max. 27 Nd; armament: rachete antinavă 8 tip Styx, tunuri: IV/76,2 mm, torpile 2 grupuri x 3 TLT/533 mm, aruncătoare de grenade A/Sm. tip RBU 6 000. Echipaj 270 de marinari din care 25 ofiţeri.



Fregata „Mărăşeşti"

MĂREANCA Vânt dispre larg (*termen folosit de pescari*)

MĂRFURI GENERALE Orice marfă care nu necesită mijloace de transport şi manipulări speciale.

MĂRFURI ÎN ANTREPOZIT VAMAL *MC* Provizii şi furnituri vândute navelor din antrepozite vamale sau magazine specializate care în majoritatea porturilor sunt scutite de plata taxelor de consumaţie şi a taxelor vamale de export, cu condiţia ca acestea să fie folosite sau consumate numai la bord.

MĂRGINEANU, Gheorghe (1871–1942), n. Slobozia, Cobraamiral (r). Comandant de lungă cursă. Absolvent al Şcolii Copiilor de Marină din Galaţi şi al Şcolii de Ofiţeri din Bucureşti (1893), cu gradul de Slt. Este repartizat la Inspectoratul Navigaţiei şi Porturilor şi efectuează stagii de ambarcare la bordul Cr. „Elisabeta" (1894, 1896). Căpitan al portului Tulcea şi comandant al companiei Isaccea (1897–1899), comandant al canonierei „Oltul" (1899), ofiţer secund pe Cr. „Elisabeta" ş.a. În anul 1904, este detaşat la SMR unde va comanda cargoul „Iaşi" şi pasagerele „Regele Carol I" şi „Dacia" (1904–1911). În paralel, îndeplineşte funcţia de inspector al Serviciului Exterior în Inspectoratul vapoarelor SMR (1904–1916). În primul război mondial, comandant militar şi căpitan al portului Galaţi, depinzând de MCG al armatei, însoţeşte în Rusia pasagerele SMR, închiriate Flotei ruse din Marea Neagră, cu misiunea de a supraveghea predarea acestora (nov.–dec. 1916), comandant al Serviciului Transporturilor şi apoi, avansat la gradul de comandor, comandant al Serviciului Comunicaţiilor pe Apă (1917), şef de Stat Major şi ataşat pe lângă Comandamentul Flotei ruse din Marea Neagră, la Sevastopol (din oct. 1917), membru în Comisia de armistiţiu şi delegat al MLP la Odesa (1918), pentru readucerea în ţară a navelor noastre comerciale. După război, revine la SMR în calitate de subdirector, iar din 1924, director al acestei importante instituţii naţionale de navigaţie funcţie din care se pensionează (1929).

MĂRIME Intensitatea luminoasă aparentă a unei stele. O stea este cu atât mai luminoasă, cu cât M. este mai redusă. Astfel, o stea de M. 1 dă o lumină mai puternică decât o stea de M. 2. Există şi M. negative. Ca etalon se ia intensitatea luminoasă a Stelei Polare, care este de mărimea 2,2.

MĂRUNŢIŞURI Parâme mai mici decât saula: merlinul, lusinul, aţa de vele etc.

MĂSURARE Executare de măsurători pentru determinarea tonajului navelor.

MĂTURĂ (*despre pupa navei*) A avea o mişcare de rondou care necesită un spaţiu mare de apă (de ex., la întoarcere).

MĂTURĂTURĂ *MC* Resturi de cereale sau de alte mărfuri asemănătoare, scoase prin măturare din hambarele navei. M. însăcuită se predă destinatarilor proporţional cu cantităţile de marfă ce li se cuvin.

MÂL Sediment (cu granulaţie fină, îmbibat de apă şi neîndesat) acumulat pe fundul bazinelor acvatice format în proporţie de 30–50% din particule c.

dimensiuni sub 0,01 mm. Se deosebesc M. marine şi M. continentale. **M marine** (cele cu globigerine, cu radiolari, diatomee etc) în general de proveniență biogenă se află la adâncimi de 700–8700 m şi ocupă peste 46% din suprafaţa fundului Oceanului planetar. **M. continentale** (lacustre, fluviale, litorale) provin din aluviunile ce se scurg de pe continent în bazinele acvatice. M. reprezintă cel mai bun teren de folosit pentru ancorare şi staţionare la ancoră a navelor; *sin.* nămol; *v.* natura fundului.

MÂNĂ Strat de pitură „Se vor da două M. de pitură de fund".

MÂNĂ CURENTĂ Bară de lemn sau de metal fixată la ambele părţi ale unei scări de bord, schele sau pasarele. Uneori mâna curentă este asigurată printr-o saulă trecută prin ochiurile capetelor superioare ale bastoanelor.

MÂNĂ PESTE MÂNĂ Mod de a vira o parâmă, omul stând nemişcat şi apucând parâma alternativ cu cele două mâini.

MÂNCA NISIP *arg., înv.* A răsturna nisiparul de jumătate de oră mai înainte de a se fi scurs tot nisipul pentru a fi schimbat mai devreme din serviciul de cart.

MÂNCATĂ DE COASTĂ Expresie referitoare la o navă care se proiectează pe coastă şi a cărei siluetă se confundă cu aceasta.

MÂNECĂ DE VÂNT Tub larg din pânză de vele, cu deschidere laterală (gura) la partea superioară, susţinut de una sau mai multe saule; serveşte la ventilarea temporară a unui compartiment care nu are trombă de vânt.

MÂNECII, Marea ~ (*fr.* La Manche, *engl.* English Channel) Mare în bazinul Oc. Atlantic, cuprinsă între ţărmul de N al Franţei şi cel de S al M. Britanii. Împreună cu Str. Pas de Calais leagă M. Nordului de Oc. Atlantic. Lung. 312 Mm (578 km), lăţimea 17,3–135 Mm (32–250 km); ad. şenalului navigabil 23–172 m. Este traversată dispre E de un curent cu vit. de cca 0,5 Nd (0,9 km/h). Maree semidiurnă atingând 15,4 m înălţime (G. Saint Malo). Furtunile frecvente, curenţii puternici de maree, ceaţa, numărul mare de bancuri de nisip şi traficul intens fac navigaţia în M.M. dificilă şi uneori periculoasă. Pentru a se evita pericolul abordajelor, s-a organizat un sistem de separare a traficului, astfel că navele care intră din Oc. Atlantic navigă mai aproape de ţărmul Franţei, iar cele care intră din M. Nordului, mai aproape de ţărmul Angliei. Există un serviciu care supraveghează regimul stabilit de siguranţă a navigaţiei. Pr. porturi: Le Havre, Cherbourg (Franţa), Plymouth, Portsmouth, Southampton (M. Britanie)

MÂNGÂIA APA A ramă astfel încât ráma să alunece pe apă cu pana la orizontală, fără a propulsa barca.

MÂŢĂ *înv.* Denumirea populară a ancorei.

MÂNGÂIA O STÂNCĂ *arg.* A lovi o stâncă cu nava.

MEANDRU Cotitură a cursului unei ape; sinuozitate a cursului unei ape curgătoare care se formează mai ales în zonele de şes.

MECANIC Marinar care spre deosebire de puntist lucrează sub punte la maşini/motoare.

MECANISM DE APRINDERE Focosul grenadei antisubmarine, minei marine sau a torpilei.

MECANISM DE PUNTE Mecanism acţionat manual sau mecanic, care serveşte la manevra ancorelor, parâmelor, vinciurilor, cabestanelor, stopelor, călcâielor etc.

MEDALIA MARITIMĂ *ist.* Decoraţie instituită în 1936, care era conferită marinarilor din flota militară şi civilă română pentru acte de eroism şi vitejie, precum şi persoanelor cu merite deosebite pentru propăşirea şi dezvoltarea marinei.

„MEDEEA" *ist.* (Numele său original era „MEDEA") Prima navă mixtă de pasageri şi marfă achiziţionată pentru SMR cu suma de 150 000 lei aur de la o societate de navigaţie pe Dunăre din Austria. Construită în 1884, nava avea lungimea de 60 m, şi viteza de 9 Nd. La 31 mai 1895 „M". a acostat la cheul genovez al portului Constanţa. La 14 aug. 1895 „M". a plecat în prima sa cursă pe linia Brăila–Galaţi–Istanbul având la bord 25 pasageri şi 600 t mărfuri generale.

MEDGIDIA Port industrial şi comercial situat pe malul drept al Canalului Dunăre–Marea Neagră la km 27. Supr. acvatoriului 19 ha; supr. platformei portuare 18 ha. Lăţimea gurii de intrare în port 125 m. Dispune de 33 dane de acostare (17 operative în sectorul industrial, 5 operative în sectorul comercial, 11 dane de aşteptare); ad. min. 7 m. Gară fluvială cu dană de pasageri, atelier de întreţinere nave, magazii. Capacit. de trafic 12 mil. t/an. Trafic: mărfuri generale, prod. agricole, prod. petroliere, materiale de constr., cărbuni, minereu.

MEDITERANA, Marea ~ (*latină*, Mediterraneum – în centrul Pământului) Mare intercontinentală a Oc. Atlantic situată între Europa, Asia şi Africa. Comunică prin Str. Gibraltar cu Oc. Atlantic, prin Canalul Suez şi M. Roşie cu Oc. Indian şi prin Str. Dardanele, M. Marmara şi Str. Bosfor cu M. Neagră. Supr. 2 505 000 km²; vol. 3 754 000 km³; ad. med. 1498 m, max. 5121 m (în S Greciei). În M.M. se varsă mari fluvii navigabile: Nil, Ebru, Ron, Pad. Anumite bazine ale M.M. formează mări distincte: Egee, Ionică, Adriatică, Tireniană şi mari golfuri: Valencia, Lion, Genova, Sirta Mare, Sirta Mică. Părţile ieşite la suprafaţă ale structurilor scufundate formează în M.M. mari insule: Sicilia, Malta, Ins. Baleare, Pitiusas, Corsica, Sardinia, Creta, Cipru ş.a. Climă subtropicală diferenţiată caracterizată prin ierni blânde, umede şi veri călduroase (climă mediteraneană). Maree semidiurne şi mixte cu ampl. max. de 1,7 m (la E de coastele Tunisiei). Valurile ating ampl. de 7,8 m (pe timpul iernii). Transparenţa apei ajunge la 60 m (în dreptul coastelor Siriei). Temp. apei este ridicată. Cele mai calde ape sunt în zona de E a mării (+17° C în feb. şi +25 – 30° C în aug.) mai scăzute în G. Lion şi N M. Adriatice (+20 – 22° C). Salinitatea este mare din cauza evaporării intense, atingând 36‰ în zona Str. Gibraltar şi 39,5‰ la E de Ins. Cipru. Prin M.M. s-au efectuat în trecut şi se desfăşoară şi astăzi importante schimburi comerciale locale şi internaţionale. Numai transportul produselor petroliere se ridică anual la peste

100 mil. t. Schimburile comerciale au favorizat dezvoltarea pe ţărmurile M.M. a unor mari oraşe şi centre comerciale: Barcelona, Marsilia, Genova, Neapole, Veneţia, Pireu, Triest, Beirut, Saida, Alexandria, Port Said, Alger, Oran ş.a. Prin M.M. trec linii de transport maritim vitale pentru ţările riverane la M. Neagră, incl. ale României.

„MÉDUSE" *ist.* Fregată franceză care la 2 iulie 1816 a eşuat pe bancul Arguin din apropierea coastei Mauritaniei. După eforturi zadarnice de a scoate nava de pe uscat, s-a construit o plută pe care s-au înghesuit 149 persoane. Restul echipajului a intrat în cinci bărci remorcate de plută, iar 17 oameni, aflându-se în stare de ebrietate, au fost abandonaţi pe epavă, care s-a scufundat în scurt timp. Pluta a rătăcit 12 zile, fără apă şi alimente. Numai 15 oameni, în agonie, au mai fost salvaţi, ceilalţi fiind devoraţi de rechini sau de... supravieţuitori. Din această tragedie s-a inspirat Gericault (1819) când a pictat celebrul tablou „Pluta Méduzei", aflat astăzi în muzeul Louvre.

MEGAFON Pâlnie din alamă servind la amplificarea şi transmiterea vocii la distanţe mai mari (*a nu se confunda cu portavocea*). În prezent se folosesc îndeosebi M. electrice cu amplificator, care pot transmite vocea la distanţe de câteva sute de metri.

Distanţă de M. Distanţă la care se poate comunica prin voce utilizând un M.

MELANEZIA (*gr.* mélas – negru, nisos – ins.) Zonă geografică a Oceaniei şi una din cele mai mari grupări de Ins. Situată în SV Oc. Pacific. Se întinde în direcţia NV–SE de la Ecuator la Tropicul Capricornului pe o distanţă de cca 5000 km. Cuprinde: Ins. Noua Guinee, Arh. Bismarck, Ins. Solomon, Noua Caledonie, Noile Hebride, Fiji şi Santa Cruz. În majoritate sub tutela M. Britanii, Franţei şi Uniunii Australiene. Partea de V a Ins. Noua Guinee (Irianul de V) aparţine Indoneziei, iar partea de E este administrată de Australia. Supr. 980 mii km². Relief variat, predominant muntos, cu numeroşi vulcani activi; alt. max. 5030 m (vf. Carstenz) în Noua Guinee. Climă ecuatorială în N şi tropicală în S. Temp. med. anuală +25 – 28° C. Pop. cca 4 mil. loc. Păduri tropicale cu specii de lemn preţios, plantaţii de cocotieri, sagotieri, bananieri, arbori de cauciuc. Ţărmuri cu mangrove. Expl. nichel, crom, aur. Pescuit.

MELBOURNE (după numele lui F. Melbourne, om de stat britanic) Unul din cele mai mari porturi situate pe coasta de SE a Australiei la Str. Bass care leagă M. Tasmaniei de Oc. Indian. Supr. teritoriului şi acvatoriului portului 27 km². Lung. frontului de cheuri 15 km cu ad. până la 11,9 m (la maree înaltă este accesibil pentru navele oceanice). Dispune de terminale pentru nave portcontainere, petroliere, nave Ro-Ro. Traficul anual de mărfuri cca 19 mil. t. Import: metale, fosfaţi, utilaje industriale, maşini ş.a.; export: lână, carne, cereale, fructe. Şantierul naval, dotat cu docuri uscate şi plutitoare, asigură reparaţia navelor civile cu o capacit. de cca 17 mii tdw şi a celor militare, incl. Cr.

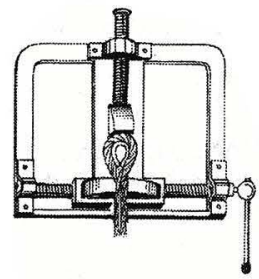
MELTEM *v.* Levanter.

MEMORANDUM *ist.* Document prin care comandantul unei flote preciza modul de comportare în caz de contact cu inamicul. Primul M. a fost întocmit de amiralul Nelson înainte de bătălia de la Trafalgar (1805).

MENAM Fl. în Thailanda şi principala arteră de transport a ţării. Lung. 1200 km. Supr. bazinului hidrografic 150 mii km². Izv. din N ţării (M-ţii Den Lao), străbate o câmpie aluvială şi se varsă printr-o întinsă deltă în G. Siam din M. Chinei de Sud. Navigabil pe 400 km, iar în timpul apelor mari pe 700 km. În delta fl. este situat or. Bangkok.

MENDAÑA DE NEIRA, Alvaro (1542–1595) Navigator spaniol, a condus două expediţii din portul Callao (Peru) în V Oc. Pacific. În timpul primei expediţii a descoperit câteva insule din Arh. Solomon, câteva atoluri din Arh. Gilbert şi probabil o Ins. din Arh. Hawaii. În a doua expediţie (1595) a avut la bordul navelor expediţiei 380 bărbaţi şi femei (căpitanul flotilei a fost, de fapt, navigatorul portughez Pedro Fernandez de Queiroz, întrucât Mendaña era grav bolnav), funcţie disputată şi de soţia lui Mendaña, Isabella de Barreto. Au fost descoperite Ins. Marchize (denumite în cinstea viceregelui din Peru marchizul de Cañete) şi Ins. Santa Cruz.

MENGHINĂ DE MATISIT Menghină triplă ce serveşte la formarea şi strângerea ochiurilor la sârme.


Menghină de matisit

MENGINEE *sin.* minginie.

MENKAR Steaua nautică α Ceti (Balena), mărimea 2,8; în arabă „Botul (balenei)".

MENKENT Steaua nautică θ Centauri (Centaurul), mărimea 2,3; în arabă „Umărul centaurului".

MERCATOR, Gerhardus (nume latinizat din cel de Gerhard Kremer) (1512–1594) Remarcabil geograf, cartograf şi matematician flamand. Din cauza persecuţiilor religioase s-a refugiat în 1551 la Duisburg (azi Germania). A propus un nou principiu, fundamentat matematic, de întocmire a hărţilor (proiecţie care-i poartă numele) prezentat în 1569 şi folosit de atunci la întocmirea hărţilor de navigaţie. Studiind magnetismul terestru, M.G. a calculat coordonatele polului magnetic. Ca o încununare a activităţii sale, în 1595 (după moartea sa) i s-a publicat Catalogul cu hărţile statelor europene care a primit numele de „Atlas"; *v.* şi proiecţie.

„MERCATOR" Navă-şcoală cu vele de tip barc, sub pavilion belgian, construită în 1932. În anul 1936 execută un marş cu scop ştiinţific în Ins. Paştelui. În 1963 este transformată în navă-muzeu şi ancorată pentru totdeauna în portul Zeebruge (Belgia). Depl. 770 t; dim.: 73 x 12 x 5 m; echipaj 70 oameni.

MERCATOR, proiecţie ~ *v.* proiecţie.

MERIDIAN Cerc mare pe globul terestru care trece prin poli. **M. adevărat** M. ce trece prin polii geografici, fiind

împărțit de axa lumii în **M. superior**, care conține zenitul, și **M. inferior**, care conține nadirul, iar de linia zenit-nadir, în **M. Nord**, care conține Polul Nord, și **M. Sud**, care conține Polul Sud. **M. geomagnetic** M. ce trece prin polii geomagnetici. **M. fictiv** M. ce trece prin polii fictivi.

MERIDIAN CERESC Cerc mare ce trece prin polii cerești; planul acestui meridian este perpendicular pe planul ecuatorului ceresc.

MERIDIAN COMPAS Direcția acului magnetic la bordul unei nave.

MERIDIAN MAGNETIC Direcția acului magnetic în locuri în care nu există mase metalice și anomalii magnetice.

MERIDIAN TERESTRU Cerc mare pe suprafața pământului care trece prin polii terești și prin locul observatorului. Unul din aceste cercuri mari, și anume cel care trece prin observatorul astronomic din Greenwich, a fost ales ca meridian de origine (meridian zero) pentru contarea longitudinii.

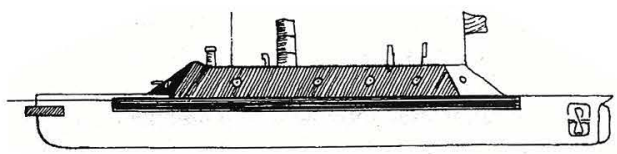
MERIDIAN ZERO Meridian convențional de la care se contează longitudinea punctelor de pe glob. În prezent, M.Z. trece prin observatorul marinei situat în localitatea Greenwich (Anglia). În trecut s-au folosit și alte M.Z., de ex., Paris, Amsterdam.

MERIDIONAL Care este (de) la Sud; sudic, care este specific țărilor (regiunilor) sau popoarelor sudice. *Ant.* septentrional.

MERLIN Parâmă subțire, din trei sfilaje de calitatea întâi, răsucite spre stânga. M. poate fi alb sau cătrănit și servește la înfășurări, legături, patronări. **M. de yacht** M. din bumbac de calitate superioară. **M. de sârmă** Fir din oțel moale ce servește la patronarea sârmelor.

MERLINÁ A face, cu ajutorul unui ac de merlinat, un transfilaj cu merlin la o grandee înfășurată.

„MERRIMACK" Prima navă cuirasată cu pinten care a luat parte la o luptă navală (1861). Construită inițial ca fregată mixtă (cu vele și vapori), nava a fost cuirasată cu bare de



„Merrimack"

oțel și prevăzută cu un pinten de circa 600 kg; calitățile sale manevriere erau slabe (executa o întoarcere de 180° în jumătate de oră). A scufundat cu o singură lovitură de pinten fregata nordistă „Cumberland", dar în ziua următoare a fost silită să se retragă în fața navei cuirasate „Monitor".

MERS *sin.* aliură. ◇ „În M." În marș.

MESAJ DE PERICOL Mesaj transmis prin radio de către o navă prin care se anunță existența unui pericol de navigație în zonă: furtună, aisberg, epavă, mină în derivă, banc sau stânci nereprezentate pe hartă ș.a.

MESAJ DE PRIMEJDIE Comunicare radio făcută de o navă sau hidroavion care a suferit un accident pe mare sau se află într-un pericol iminent, prin care cere ajutor de la navele aflate în zonă sau de la stațiile de salvare de la uscat.

MESAJ METEOROLOGIC Comunicare radio, în clar sau codificată, transmisă de stațiile meteorologice costiere la anumite ore, destinată navelor aflate în zona de deservire a stațiilor respective. Aceste mesaje conțin situația meteorologică la o oră anterioară, dând principalele date meteorologice (presiunea, temperatura, nebulozitatea, direcția și forța vântului, starea mării).

METACENTRU Punctul de intersecție a verticalelor care trec prin centrul de carenă al navei drepte și al aceleiași nave înclinate. Distingem: **M. transversal** și **M. longitudinal**, după cum nava are bandă sau asietă. Înălțimea metacentrică este distanța dintre M. și centrul de greutate al navei.

METACENTRU INIȚIAL Metacentrul caracteristic pentru înclinările mici, până la aproximativ 8°, ale navei.

METANIER Navă destinată transportului de metan lichefiat.

„METEOR" *ist.* Vapor mixt (560 t) cumpărat de SMR de la casa „John Carlisle" din Londra cu suma de 800 000 lei, pentru transportul de mărfuri și pasageri pe linia Constanța–Constantinopol (Istanbul). Sosită de la Londra, nava a pornit în primul voiaj pe această linie la 26 aug. 1895. În 1897 nava a fost înlocuită în serviciu de nava de pasageri „Principesa Maria" (ex. Ignazio Florio) de 2140 t.

METEOROLOGIE NAUTICĂ Parte a meteorologiei cu aplicații în navigație. Primul manual românesc de M.N., „Prevederea timpului", a fost elaborat de locotenent C. Munteanu din Marina Militară (1905).

METRU Unitate fundamentală de măsură pentru lungime din sistemul metric (pentru distanțe mici, înălțimi, adâncimile unei ape, dimensiunile navei etc.). Un metru este aproximativ egal cu a patruzecea milioană parte din meridianul care trece prin Paris.

MEZOSCAF Submersibil intermediar între batiscaf și submarin, destinat efectuării cercetărilor științifice la adâncimi medii (200–300 m), fiind, totodată, posibile scufundări la adâncimi și mai mari. Primul M., conceput de Jaques Piccard, purta denumirea de „Pix-8 Auguste Piccard" (1964) și a confirmat utilitatea acestui tip de submersibil.

MEUSE (Maas) Râu în V Europei (Franța, Belgia, Olanda), lung. 935 km; supr. bazinului 33 mii km². Izv. din podișul Langres (Franța) și se varsă în delta Rinului, traversând masivul Munților Ardeni. Cursul râului este ecluzat. Comunică prin canale cu râurile vecine legate de sistemul cursurilor interioare de navigație ale Franței, Belgiei, Olandei și Germaniei. Este navigabil în aval de întretăierea cu canalul Rin–Marna. Trece prin Verdun (Franța), Liége (Belgia). Maastricht (Olanda).

MEXIC, Golful ~ Golf din Oc. Atlantic la țărmurile de SE ale Americii de Nord, între Pen. Florida, Yukatan și Ins. Cuba. Supr. 1555 mii km². Ad. med. 1522 m, max. 3822 m. Temp. apei vara: +29° – 31° C, iarna: +18°–25° C; salinitatea 36–36,9‰. Curentul Floridei din G. Mexic marchează începutul marelui curent maritin Golfstream. Țărmuri joase, cu platforme continentale întinse

şi cu numeroase lagune care îngreunează navigaţia. În partea de S sunt numeroase recife. În N şi NE golfului sunt instalate platforme pentru extracţia petrolului şi a gazelor naturale. Pr. porturi: New Orleans (SUA), Veracruz (Mexic), Havana (Cuba).

MIAPLACIDUS Steaua nautică β Carinae (Chila); mărimea 1,8 (steaua nautică cea mai apropiată de Polul Sud); în latină „Ape liniştite".

MIC CABOTAJ *MC* Transporturi efectuate între porturi ale aceleiaşi coaste, fără a pierde uscatul din vedere. Regimul juridic al micului cabotaj este determinat de legile naţionale ale statelor riverane, care, în general, au ca principiu rezervarea acestor transporturi în exclusivitate pavilionului naţional.

MICIMAN *înv.* Maistru militar de marină.

MICRODELTA CHILIEI Formaţie deltaică la vărsarea în M. Neagră a braţului dunărean Chilia, aflată în prezent în compunerea Ucrainei; situată între localitatea Vâlcov la nord şi Golful Musura (lângă Sulina) la Sud. Această zonă este brăzdată de mai multe braţe mai mici între care cele mai importante sunt (de la nord la sud): Oceakov, Stambulul Nou (numit în Ucraina Băstroe), Stambulul Vechi şi Musura.

MICROMETRU FLEURIAIS Distanţier brevetat, care funcţionează pe principiul reflexiei.

MICRONEZIA (*gr.* mikrós – mic şi nésos – insulă) Zonă geografică a Oceaniei formată din mai multe grupuri de Ins. mici, situată în V Oc. Pacific, la N de Ecuator (între 13–18° lat. N). Cuprinde: Ins. Mariane, Caroline, Palau, Marshall (protectorat SUA), Insula Gilbert (posesiune britanică), Nauru (protectorat Uniunea Australiană, Anglia şi Noua Zeelandă) ş.a., în total 1500 ins., cu o suprafaţă de 3420 km². Majoritatea Ins. reprezintă atoluri de corali, iar o parte sunt de origine vulcanică. Vulcani activi se află în Arh. Mariane. Climă ecuatorială şi subecuatorială cu temp. med. anuale de +26° C în ian. şi +28° C în iul. În zona Ins. Caroline sunt frecvente cicloane tropicale. Pop. cca 200 mii loc. Ocupaţia băştinaşilor: pescuitul, culturile de cocotieri, bananieri, trestie de zahăr, orez ş.a. În M. au fost create baze militare, navale şi aeriene ale SUA şi M. Britanii.

MICROSECUNDĂ Unitate de măsură pentru timp, egală cu a milioana parte dintr-o secundă. Se foloseşte la unele sisteme de navigaţie hiperbolică (Loran).

MIDIA Cap geografic. Port la M. Neagră situat la 25 km nord de Constanţa, destinat deservirii unităţilor petroliere şi industriale din zonă. Lungimea cheurilor operative destinate produselor chimice şi petroliere 340 m cu adâncimi de 7,0–7,5 m care permit operarea (încărcarea/descărcarea) unei nave de 7000 t; cu posibilităţi de adâncire până la 9 m (pentru nave de 150 000 t). Capacitatea de trafic se extinde până la 2 mil. t/an. Două macarale de 6,3 tf şi spaţii de depozitare. Comunicaţii: cale ferată, şosea, Canalul Midia–Năvodari.

MIDWAY Atol în partea centrală a Oc. Pacific la 1900 km NV de Ins. Hawaii. În laguna atolului se află două Ins. mari (Sand Island şi Eastern Island) şi câteva Ins. mici. Supr. 5,2 km²; cca 500 loc. Aparţine SUA. Din 1905 nod al legăturilor transoceanice prin cabluri submarine. În 1936, SUA a construit la M. o bază pentru Sm. şi un aeroport. În al doilea RM a fost atacată de forţele japoneze în 1941 şi 1942 fără succes. La 3–7 ian. 1942, în apropiere de Arh. M. a avut loc una din bătăliile aeronavale decisive în Oc. Pacific, soldată cu victoria forţelor americane asupra celor japoneze.

„MIGNATA" Prima torpilă din lume condusă de om (1918). Folosind o asemenea torpilă, italienii au scufundat nava de linie austriacă „Viribus Unitis" în portul Pola.

„MIHAIL KOGĂLNICEANU" Primul dintr-o serie de 3 monitoare fluviale clasa „Kogălniceanu" construite la Şantierul Naval Militar Mangalia între anii 1993–1996. Au următoarele numere de bordaj şi nume: 45 – „Mihail Kogălniceanu (1993); 46 – „I. C. Brătianu" (1994); 47 – „Lascăr Catargiu" (1996). Caracteristici: depl. 575/410 t; dim. 52 x 9 x 1,7 m; vit. 18 km/h; armament: tunuri II x 100 mm, IV x 30 mm binate, mitr. 4 x 14,5 mm; rachete BM-21; *v.* Monitor.

Monitorul „Mihail Kogălniceanu" 45

MIHĂILESCU, Mihail (1868–1940; n. Iaşi), Contraamiral (r); Comandant de lungă cursă. Absolvent al Academiei şi Şcolii Navale Superioare din Livorno, Italia (1889) cu gradul de Slt. A îndeplinit funcţii de răspundere în cadrul Diviziei de Dunăre şi al Diviziei de Mare. Detaşat la SMR, comandă cargourile „Iaşi" şi „Bucureşti" (1901–1904; 1905). Revine în marina militară ca ofiţer secund pe Cr. „Elisabeta" (1906) şi participă la al doilea război balcanic (1913). În primul război mondial este mobilizat la Direcţia Generală a Muniţiilor în Ministerul de Război şi trimis la Arhanghelsk, cu misiunea de a recepţiona şi expedia în ţară muniţii şi materiale de război (sept. 1916). În ianuarie 1917, reprezintă guvernul român pe lângă autorităţile ruse în problema depozitelor de materiale româneşti în Rusia şi delegat ca şef al Secţiei transporturi şi depozite, la Serviciul aprovizionării şi transporturilor din Petrograd şi apoi din Odessa. În 1918, este numit subdirector al Arsenalului marinei şi apoi comandant al Depozitelor Generale ale Marinei, funcţie pe care o deţine până în anul 1926, când trece în rezervă.

MIJLOACE PLUTITOARE Denumire dată în general navelor de deservire folosite în porturi şi radă. Se referă la remorchere portuare, nave de balizaj, macarale plutitoare, pescuitoare de torpile, ţinte de artilerie şi aviaţie remorcate, nave cazarmă, nave depozit de materiale, vedete de stins incendii ş.a.

MIJLOC 1. Porţiunea din jurul axului navei. ◆ „M. cârma!" Comandă folosită uneori în loc de zero cârma.

2. Porțiunea centrală a unui ostrov. 3. Porțiune a ramei, pe care se așază manșonul.

MILĂ 1. Distanța de o milă marină măsurată pe axul chenalului Dunării maritime. Din cauza înaintării uscatului în mare produsă de aluviunile depuse de Dunăre, mila zero (la Sulina) a rămas în interiorul uscatului, în aval de aceasta folosindu-se măsurători în hectometri până la gura canalului. 2. Panou fixat pe un stâlp pe malul stâng al Dunării maritime pe care este înscrisă distanța în mile (1).

MILĂ ENGLEZĂ Unitate de măsură a distanțelor pe uscat egală cu 1609 m, folosită în Anglia și SUA.

MILĂ GEOGRAFICĂ Unitate de măsură a distanțelor egală cu lungimea unui arc de un minut de ecuator (1855 m) sau cu lungimea unui arc de meridian la latitudinea de 55°; *sin.* milă ecuatorială.

MILĂ MARINĂ Unitate de măsură a distanțelor, folosită în marină, fiind egală, de regulă, cu lungimea unui arc de meridian cu valoarea de un minut sexagesimal. Conferința hidrografică internațională din 1929 a recomandat să se folosească „M.M. internațională", egală cu 1852 m, care corespunde lungimii unui minut sexagesimal la latitudinea de 44°36' (latitudine pe care se situează și țara noastră). Câteva țări, printre care și Anglia, n-au aderat la această convenție, folosind Mm de 1 853,184 m sau de 6 080 picioare (milă engleză). Se notează cu Mm.

MILĂ MĂSURATĂ *sin.* bază de viteză.

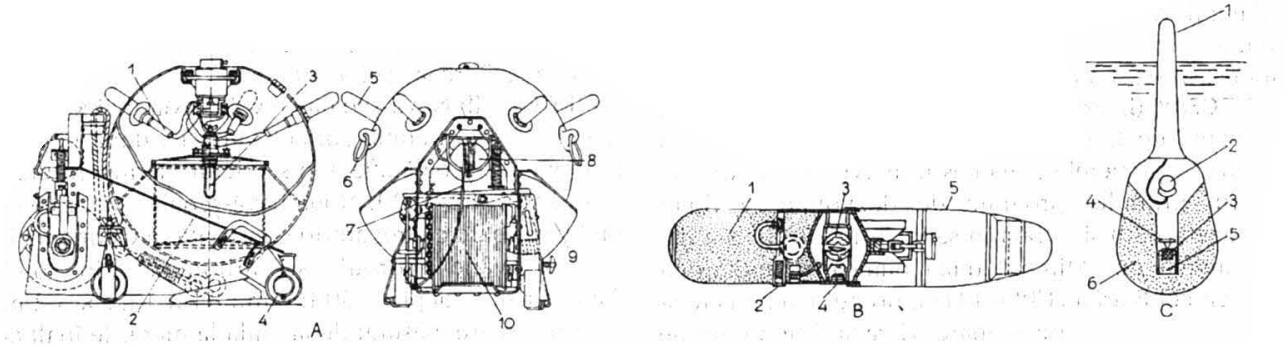
MILIBAR Unitate de măsură a presiunii atmosferice, egală cu 1/1000 bari.

MILU, Nicolae (1915–1984 n.) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1939 și al Școlii de Aplicație 1940). Apreciat profesional, în 1941 a fost trimis la Școala de comandanți de VT din Flensburg (Germania), unde a fost rănit într-o confruntare între 4 Vt germane și o grupare de nave de luptă britanice. Întors în țară a fost ambarcat la unitatea de VT cu care a participat la mai multe misiuni de luptă (1941–1944). După război a îndeplinit funcțiile de comandant de Ds. (1946–1947); comandant al divizionului de nave-școală (1953–1955); comandant al Școlii Superioare de Marină (1955–1958); comandant al Direcției Hidrografice (1960–1963). Trecut în rezervă (1963) se angajează în Flota de Pescuit Oceanic nou înființată unde comandă navele de pescuit oceanic: „Constanța" „Delta Dunării", „Polar L", cu care participă la mai multe campanii în Oc. Atlantic. Director al Întreprinderii de Pescuit oceanic (IPO) Tulcea (1972–1976), de unde se pensionează.

MINARE *mil.* Acțiunea de lansare a minelor de către nave de suprafață, submarine sau aviație. În apele inamicului M. se execută mai ales sub formă de bancuri de mine, iar în apele proprii, sub formă de baraje de mine.

MINĂ *mil.* Armă submarină constând dintr-o încărcătură de exploziv închisă într-un corp etanș, care se întrebuințează în lupta împotriva navelor de suprafață și submarinelor adversarului. Poate fi lansată de pe nave de suprafață, de pe submarine și din avioane. Distingem trei categorii principale: **M. ancorate, M. de fund** și **M. plutitoare** sau **derivante.** Ultimele pot pluti la suprafață sau la o anumită adâncime; *sin.* M. în derivă. După sistemul de declanșare a exploziei, distingem: **M. de contact** și **M. fără contact.** M. de contact explodează în momentul în care corpul navei lovește un dorn sau o țâjă, iar cele fără contact, sub influența câmpului magnetic sau acustic ori a altor câmpuri fizice ale navei, din care cauză poartă denumirea de M. acustice, magnetice, hidrodinamice etc. M. ancorate pot fi de contact sau fără contact, iar cele de fund, numai fără contact. Pentru a îngreuia dragajul, M. sunt prevăzute cu dispozitive speciale de protecție: ceasornice de timp, ceasornice de pasă (M. fără contact), geamanduri explozive, geamanduri-foarfece etc. **M. de puț** M. folosite de submarinele miniere, care le transportă în puțurile de mină; **M. de adâncime** Mină specială cu care se pot executa mânări la adâncimi de peste 1 000 m. **M. de coastă** M. de dimensiuni mici, întrebuințate împotriva mijloacelor de debarcare. Primul manual de mine editat în țara noastră purta denumirea de „Regulament asupra torpilelor de baraj" (1885).

MINCIOG *pesc.* Plasă mică în formă de coșuleț, fixată pe un cerc metalic cu coadă, care se folosește pentru aducerea la suprafața apei a peștelui prins cu undița, precum și în alte scopuri; *sin.* mingioc.



Mine:

A – de contact: *1* – pilă; *2* – încărcătură de explozie; *3* – încărcătură de amorsaj; *4* – roată; *5* – țâjă; *6* – inel de amarare; *7* – parâma sondei; *8* – sondă; *9* – ancora minei; *10* – tamburul parâmei de ancorare. *B* – magnetică: *1* – încărcător de explozie; *2* – încărcător de amorsaj; *3* – ceasornic de pase; *4* – dispozitiv de aprindere; *5* – corpul minei. *C* – plutitoare: *1* – flotor; *2* – bilă; *3* – capsă; *4* – percutor; *5* – încărcătură de amorsaj; *6* – încărcătură explozie.

MINER *mil.* Care lansează mine marine (submarin, avion, navă) *sin.* puitor de mine.

MINERALIER Navă de construcţie foarte rezistentă, destinată transporturilor de minereuri în vrac. Lungimea sa maximă este de 300 m, tonajul deadweight depăşeşte 150 000 t, este prevăzută cu castel pupa – singura suprastructură a navei. Încărcarea şi descărcarea se efectuează cu ajutorul instalaţiilor de la uscat.

MINERO-TORPILOR *v.* submarin.

MINGINIE Grindă lată din lemn sau din metal ce se instalează travers pe gurile de magazii ale navelor pentru a susţine panourile sau prelatele care le acoperă după încărcare; *sin.* minginee.

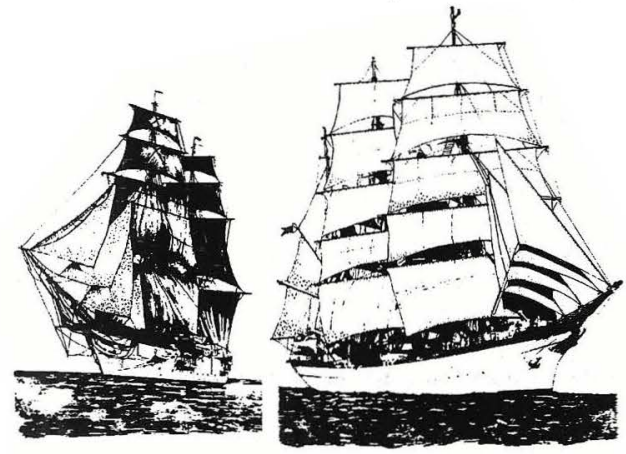
„MIRAGE" *ist.* Velier cu trei punţi, sub pavilion francez, construit în anul 1749. A fost una din primele nave care din punct de vedere constructiv au făcut trecerea de la galion la nava de linie. Depl. 1680 t; dim.: 61,80 × 15,40 × 6,40 m; echipaj 854 oameni; 112 tunuri de diferite calibre.

MIRAJ Fenomen optic ce se observă deasupra întinderilor de apă, plajelor sau suprafeţelor acoperite de zăpadă şi care constă în apariţia – datorită refracţiei produse de trecerea razei luminoase prin straturi atmosferice cu indici de refracţie diferiţi – a unor obiecte îndepărtate sub formă de imagini simple sau multiple, normale sau inversate, stabile sau tremurătoare, la scară mărită sau redusă. **M. inferior** se produce atunci când aerul de la sol este mai cald, imaginea răsturnată a obiectului putând fi observată sub orizont (sub obiect), datorită refracţiei. **M. superior** se produce atunci când aerul de la sol este mai rece (în regiunile polare), imaginea răsturnată a obiectului putând fi observată, în acest caz, deasupra orizontului (obiectului).

MIRĂ DE GHEAŢĂ Aparat compus dintr-o riglă gradată, un braţ al cărui vârf se află la înălţimea gradaţiei zero şi un cursor la partea superioară, pe care se citeşte grosimea gheţii.

MIRĂ HIDROMETRICĂ *fl.* Bară plată de fontă gradată ce se fixează pe un cheu sau pe un stâlp înfipt în fundul unui curs de apă, în locuri protejate împotriva sloiurilor sau navelor, şi pe care se citeşte nivelul apei. Lungimea mirelor folosite în ţara noastră este de maximum 8 m, gradaţia 0 (zero) aflându-se la nivelul etiajului. M.H. sunt gradate în hidrograde, care, cu ajutorul unor table, se transformă în centimetri. Există şi mire înregistratoare de nivel maxim/minim.

„MIRCEA" (I) Prima navă-şcoală cu vele a Marinei Române, de tipul bric (cu doi arbori, construită în Anglia la şantierele „Thames Iron Works" Londra, în cadrul primului program de dezvoltare a flotei române (1880) şi intrată în serviciu în 1882. I s-a dat denumirea de „Mircea" după numele domnitorului Mircea cel Bătrân (1386–1418), primul Domn care s-a luptat pentru ieşire la mare. Caracteristici: corp de lemn (având coastele de fier), depl. 360 t; dim.: 36 × 7,6 × 3,6 m; vit. 8–12 Nd. 14 vele având o supr. totală de 490 m², cu care, pe vânt favorabil putea atinge vit. de 12 Nd. Tunuri: IIx80 mm, IIx57 mm, I tun-revolver, o mitralieră 11,43 mm. Nava a jucat un rol important în dezvoltarea Marinei Române. La bordul ei au fost elaborate manuale şi regulamente, s-a



Bricul „Mircea" (I) Nava-şcoală „Mircea" (II)

conturat şi precizat limbajul marinăresc, la termeni vechi de origine latină, venеţiană, greacă şi turcă adăugându-se termeni noi. Primul comandant a bricului a fost col. Nicolae Dumitrescu Maicar (1882). În 1896–1899, de pe „M" s-au executa ridicări topografice ale litoralului românesc pe baza cărora s-a elaborat în ţara noastră prima hartă marină care a fost premiată în anul 1900 cu medalia de aur la concursul internaţional de la Paris. A efectuat 17 voiaje în M. Neagră, 12 în M. Mediterană şi 2 în Oc. Atlantic. A rezistat la o furtună năprasnică în ma 1888 în M. Neagră, dovedindu-şi calităţile nautice. În 1931, nava a fost scoasă din serviciu şi a staţionat la Galaţi. În apr. 1944, bricul a fost lovit în plin de c bombă, în timpul unui bombardament la Galaţi a aviaţiei sovietice şi incendiat. Din 12 aug. 1883 ş până în oct. 1931 la comanda bricului „M". s-au afla următorii ofiţeri de marină, în ordine cronologică Maior Vasile Urseanu (1883), Cpt C-tin Mănescu, Cpt Ilie Irimescu, Cpt. Eustaţiu Sebastian, Cpt. C-tin Georgescu, maior Emanoil Koslinski, Maior Nicolae Barbieri, Maior Ion Coandă, Maior Paul Popovăţ, L Cdr. C-tin Bălescu, Lt Cdr. Paul Rădulescu, Lt Cdr Petre Ponici, Lt Cdr. Nicolae Negrescu, Lt Cdr. Vasile Ciuchi, Lt Cdr. Vasile Iorgulescu, Lt Cdr. Nicolae Negru, Lt Cdr. Vasile Scodrea, Lt Cdr. C-tin Focşa, L Cdr. Emil Oprişan, Lt Cdr. Gheorghe Dumitrescu, Cpt Paul Diaconescu, Cpt. Cdr. C-tin Pogonat, L Alexandru Bercea (1929–1931).

„MIRCEA" (II) Navă-şcoală cu vele a Marinei Române denumită prin tradiţie „bricul Mircea", după numele primei nave-şcoală aflată în serviciul Marinei Militare între anii 1882–1939. Noua navă-şcoală „M". este de fapt navă-barc cu trei arbori construită în Germania în 1938, având corpul şi arborada din oţel. Caracteristici: depl. 1650 t; dim.: 84 × 12,5 × 5,2 m. Arborele mare măsurat de la chilă la măr este înalt de 44 m. Nava are 23 de vele cu supr. totală de 1750 m² care îi pot imprima o vit. de 10–12 Nd, în timp ce motorul permite deplasarea cu 9,9 Nd. Primu

comandant care a adus nava în țară din Germania a fost Cdr. August Roman avându-l ca secund pe LtCdr. Alexandru Martac. Nava a întreprins numeroase călătorii de instrucție cu elevii și ofițerii de marină pe mările lumii și a vizitat cele mai importante porturi din Europa. În perioada dintre anii 1939 și 2004, la comanda navei-școală „Mircea" (II) s-au aflat ofițerii arătați mai jos în ordine cronologică: Cdr. August Roman, Cpt. Gheorghe Drimba, Lt. C-tin Chiriac, LtCdr. Gheorghe Drimba (1944). Între sept. 1944 mai 1946 nava, preluată de sovietici, s-a aflat la Odessa. Retrocedată după 1946, au preluat comanda: LtCdr. Ion Stoian, Cpt. Nicolae Milu, Cpt. R I Ioan Gheorghe, Cpt. R III Vladimir Cosmiceanu (1959). Între 1959–1965 nava a fost transformată în navă-bază în cadrul divizionului de nave auxiliare. După 1965 au preluat comanda: Cpt. R I Alexandru Hârjan, Cpt. R I Petre Zamfir, LtCdr. Eugen Ispas, Cpt. R I Dan Stăiculescu. După 1990 comandor Dinu Pamparău.

MIRFAK Steaua nautică α Persei (Perseu), mărime 1,9; în arabă „Cotul pleiadelor".

MISSISSIPPI Fluviu în SUA, unul din cele mai mari fl. de pe glob. Lung. 3 950 km (cu pr. afluent Missouri 6 420 km). Izv. la V de L. Superior (Minesota) de la 518 m aLt, străbate SUA de la N la S și se varsă în G. Mexic din Oc. Atlantic printr-o întinsă deltă cu numeroase brațe, cu o supr. de 3,8 mii km² și care înaintează anual în ocean cu 50–100 m datorită aluviunilor. Pe parcursul său formează numeroase meandre, bălți, insule și brațe secundare. Uneori provoacă inundații catastrofale. Pr. afluenți: dr. Minesota, Missouri, Arkansas, Red River; stg. Wisconsin, Illinois, Ohio. Importantă arteră de navigație fluvio-maritimă pe distanța de 3 000 km până la or. Minneapolis. Fl. este legat prin canale de Marile Lacuri, iar pe cursul superior s-au construit diguri și ecluze care permit trecerea navelor cu un pescaj de 2,7 m. Lung. căilor navigabile ale întregului sistem legat de Fl. M. este de 25 mii km. Pe țărmurile fl. și ale afluenților săi se află marile orașe: St. Paul, New-Orleans, Baton Rouge, Memphis, Saint Louis, Kansas City, Minneapolis.

MISTRAL Vânt local rece și uscat care bate violent iarna în Franța de-a lungul Ronului, în G. Lion și Genova din M. Mediterană, atingând uneori forța 9.

MIȘCARE ADEVĂRATĂ Mișcare a unei nave în raport cu globul terestru.

MIȘCARE DIURNĂ Mișcare aparentă de la est la vest a aștrilor pe sfera cerească. Este determinată de mișcarea de rotație a Pământului în jurul axei sale de la vest la est.

MIȘCARE DIURNĂ APARENTĂ Deplasare aparentă a aștrilor pe bolta cerească în sens retrograd (de la est la vest), ca urmare a rotației Pământului în sens direct în jurul axei sale.

MIȘCARE RETROGRADĂ Mișcare aparentă de la est la vest a sferei cerești (sensul mișcării acelor ceasornicului).

MIȘCARE RELATIVĂ Mișcare aparentă a unei nave, observată de o altă navă aflată în mișcare; *v.* cinematică navală.

MITCHELL, cuzinet/lagăr – Cuzinet/lagăr care preia forța de împingere axială a elicei navei.

MITESCU, Dumitru (1901 –) Lt Cdr. Absolvent al Școlii Militare de marină promoția 1927 cu gradul de Slt A îndeplinit funcții de ofițer subaltern apoi secund la navele maritime și fluviale. În al doilea RM a comandat torpilorul „Zmeul" (1942–1943) executând numeroase misiuni de convoiere a transporturilor de război între Constanța și Odessa. S-a distins în angajamentul avut cu 2 DB-uri sovietice superioare ca tonaj și armament (13 dec. 1942) apărând cu succes convoiul pe care-l escorta. Pentru fapte de arme a fost decorat cu Ord. „Mihai Viteazul".

MIZENĂ *înv.* (din *fr.*) **1.** Arborele trinchet. **2.** Vela trincă.

MLAȘTINĂ Teren jos, lipsit de scurgere, alimentat cu apă din precipitații, pânza freatică, inundații ș.a. unde crește vegetația de baltă (stuf, rogoz, papură). În unele M. are loc procesul de formare și acumulare a turbei care se poate exploata.

MOALE 1. (*despre navă*) Având tendința de a abate sub vânt; Antonim ARDENTĂ. **2.** (*despre parâmă*) Neîntinsă, care nu trage.

MOARTĂ *v.* MAREA MOARTĂ.

MOBILE Important port fluvio-maritim din SUA situat la vărsarea Fl. Mobile în G. Mexic (Statul Alabama). Cca 220 mii loc. Ad. pasei de intrare în port 12,5 m; în bazinul portuar 8–12 m. Lung. frontului de cheuri 11,5 km. În port pot fi operate simultan 135 de nave cu un tonaj de 5–10 mii t. Centru industrial, metalurgia aluminiului, constr. de mașini, ind. chimică, textilă, a celulozei. Traficul anual de mărfuri, cca 60 mil. t. Import: minereu de fier, mangan, bauxită, petrol; export: cereale, hârtie, tuburi de oțel, echipamente navale. Șantiere de constr. și reparații cu un doc plutitor, 4 docuri uscate și 8 cale de construcție și lansare ce pot construi petroliere, cargouri și repara nave mil. , incl Cr. Aeroport.

MODEL 1. Reproducere, la o anumită scară, a operei vii a unei nave pentru a studia formele carenei în bazinul de carene. **2.** Reproducere, la o anumită scară, a unei nave în toate detaliile, servind ca obiect de muzeu.

MOGADISHU (Mogadiscio) Cap. Somaliei și cel mai important port maritim somalez; situat în S țării pe țărmul Oc. Indian (coasta Benadir). Peste 800 mii loc. Centru industrial: prod. petroliere, articole din aluminiu, cherestea, uleiuri vegetale, ind. ușoară. Centru comercial (piață de desfacere pentru cereale, bumbac, banane), 1/3 din traficul total al țării. *Ist.* Centru ad-tiv al coloniei italiene Somalia (1908), ocupat de englezi în al doilea RM (1941). Cap. Rep. Democratice Somalia din 1960.

MOGÂLDAE *sin.* plaur, cocioc.

MOHAMMEDIA Oraș în Maroc, la N de Casablanca, port petrolier pe coasta Oc. Atlantic. Cca 45 mii loc. Rafinărie de petrol, pescuit. S-a mai numit Fédala.

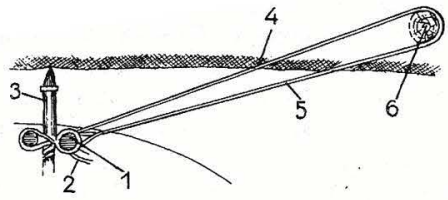
MOL Dig alipit cu un capăt de mal care separă portul în bazine destinate diferitelor categorii de mărfuri. M.

sunt prevăzute, de regulă, cu cheuri, linii de cale ferată, mijloace de încărcare şi descărcare etc.

MOLÁ A da drumul complet unei parâme la comanda „Móla!" de ex., „Móla prova/pupa/şpringul!" sau „Móla peste tot!"; *sin.*, *înv.* molarisi.

MOLARE Acţiune de a mola o parâmă

MOLARISI *înv. v.* MOLÁ.



Molarea unui dublin:
1 – babale; *2* – capăt ce se molează; *3* – şcondru; *4* – dublin; *5* – se virează la bord; *6* – capac pe mal.

„MOLDOVA" 1. Şalupă canonieră din Flotila de pază a Moldovei folosită ca navă de brandvahtă (*v.*) în portul Galaţi. A fost construită în 1851 după planurile şalupei canoniere mari din Muntenia prin „Înalta poruncă de zi" a domnitorului Grigore Ghica. Avea doi arbori şi 18 rame, iar ca armament – V tunuri de 120 mm, folosite anterior pe goeleta „Emma". S-a aflat sub comanda Slt Anton Barbieri şi până în 1853 a asigurat paza fluvială, când a fost rechiziţionată pentru armata rusă odată cu începerea războiului Crimeii. Restituită în 1856 a fost vândută din cauza uzurii. **2.** Cargou de 6 000 tdw aparţinând companiei „Vlassopol". La începutul celui de al doilea RM, aflat în voiaj în Oc. Pacific, a fost trecut sub pavilion panamez (cu acelaşi nume) pentru a nu fi sechestrat de coaliţia antihitleristă. Ulterior a fost închiriat marinei americane, la care a rămas până la sfârşitul războiului.

MOLDOVA-NOUĂ Port fluvial situat pe Dunăre la km 1 046. Dispune de cheuri în lungime de 300 m, echipate cu benzi transportoare şi două macarale de 16 tf. Suprafaţa platformei portuare este de 1 500 m². Pot opera nave de până la 2 000 t. Capacitatea tehnologică de trafic este de 350 000 t/an.

MOLUCE (Moluku, Moluccas) Arh. indonezian situat între Ins. Sulawesi şi Noua Guinee. Supr 87,3 mii km². Pop. cca 900 mii loc. Relief muntos cu vulcani activi şi stinşi; cutremure frecvente. Climă ecuatorială cu temp. med. anuală de +25 – 27° C. Expl. forestiere, orez, cocotieri, arbori de cuişoare, piper ş.a. Pr. insule: Halmahera, Seram, Buru. Pr. oraş-port: Amboina.

MOLUCELOR Marea – (Moluku) Mare interinsulară din Oc. Pacific situată între Ins. Sulawesi (Celebes) şi Noua Guinee; 291 mii km²; ad. med. 1 902 m, max. 4 750 m. Temp. apei la supr. +27 – +28° C; salinitatea 34‰. Numeroase ins.

MOMBASA Oraş-port din Kenya situat într-un g. bine protejat la Jărmul de SE al Oc. Indian. Cca 200 mii loc. Ad. şenalului de acces dinspre mare în port 10,6 m. Locul de staţionare a navelor la intrarea în port are ad. de 12–14 m. Centru industrial: rafinărie de petrol, ind. uleiului, cafelei, cimentului, textilă. Lung. frontului de cheuri 4,5 km. cu ad. până la 13,4 m. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. Export: cafea, ceai, sisal, piei, bumbac, lemn. Şantier naval de reparaţii dotat cu un doc uscat şi 4 cale de lansare. Asigură reparaţia navelor civile şi militare cu un depl. de 2 000 t. Punct de bazare a forţelor navale ale SUA. Aeroport.

MOMENT DE CÂRMĂ Produsul dintre componenta normală pe safran a presiunii hidrodinamice totale la unghiulara cârmei într-un bord şi distanţa de la punctul de aplicaţie al acestei forţe până la axul cârmei.

MOMENT DE ÎNCOVOIERE Suma vectorială a momentelor de forţă care acţionează în fiecare punct de-a lungul navei, calculate în raport de distanţa acestor puncte faţă de centrul de carenă. Curba momentelor de încovoiere se calculează pentru cazurile cele mai nefavorabile de încărcare a navei: început de cursă cu încărcătură maximă, sfârşit de cursă cu combustibilul consumat, început de cursă cu nava în balast, sfârşit de cursă cu nava în balast şi combustibilul consumat, precum şi cazul navei la cheu, fără caric, fără balast şi fără provizii. În toate cazurile, calculele se fac pentru navigaţie pe mare calmă şi pe mare agitată.

MOMENT DE RĂSTURNARE Momentul cuplului de răsturnare al unei nave cu echilibru nestabil supusă unei forţe de înclinare. Valoarea sa este dată de produsul dintre deplasamentul navei şi braţul cuplului de răsturnare.

MOMENT MAGNETIC Element ce caracterizează sensibilitatea compasului. Valoarea momentului magnetic este produsul dintre masa magnetică a polilor acului magnetic şi distanţa dintre polii magnetici ai acului.

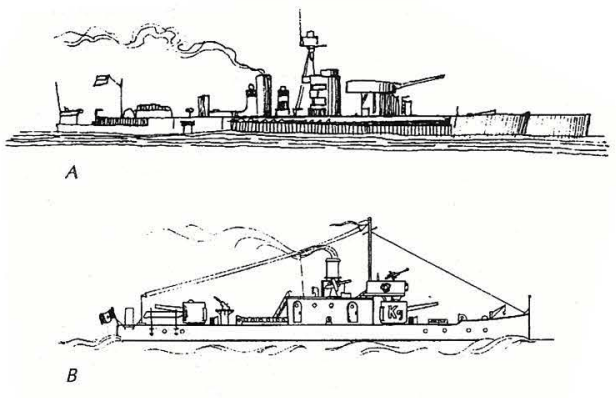
MOMENTUL CUPLULUI DE STABILITATE Momentul care tinde să redreseze o navă înclinată şi s-o readucă în stare de echilibru. Valoarea sa este dată de produsul dintre forţa greutăţii navei şi braţul cuplului de stabilitate.

„MONARCH" *ist.* Navă de linie engleză, prima în lume pe care s-au instalat turele (1868). Caracteristici: depl. 8 300 t; IV tunuri de 305 mm şi III tunuri de 171,5 mm.

MONERĂ Galeră cu un singur rând de rame; *sin.* monoremă, uniremă.

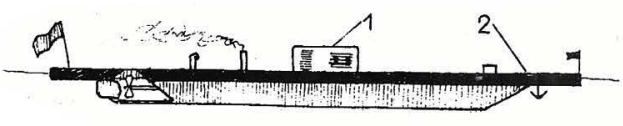
MONITOR *mil.* Navă militară cuirasată cu borduri joase şi pescaj redus, dotată cu piese de artilerie de mare calibru. Numele de „M". derivă de la prima navă de această clasă construită în anul 1862 în SUA pentru nordişti de ing. suedez Ericsson şi care s-a confruntat cu nava confederală „Merrimack" în timpul Războiului de Secesiune (1861–1865). **M. maritim** (depl. până la 8 000 t; I–II tunuri până la 380 mm) destinat bombardării obiectivelor importante de pe coastă şi distrugerii navelor inamice în zona costieră. Treptat a fost înlocuit cu alte tipuri de nave maritime purtătoare de artilerie. **M. fluvial** (400–1 000 t; II–IV tunuri de 102–152 mm) destinat sprijinului de artilerie al trupelor terestre la flancul acestora rezemat pe fluviu, sprijinului forţării unui curs mare de apă, asigurării comunicaţiilor proprii pe fluviu ş.a. *ist.* Marina română a dispus de 7 monitoare fluviale făcând parte din: *Seria 1907* („Brătianu", „Catargiu", „Kogălniceanu", „Lahovari") cu caracteristicile: depl. 680 t, dim.: 63,5 × 10,16 × 1,60

m; vit. 23,1 km/h; tunuri: III × 120 mm instalate în turele, VI–VII × 20–37 mm AA. Construite în 1905 la Trieste (Austro-Ungaria), au participat în acţiunile de luptă în primul şi al doilea RM; *Seria 1920* („Ardeal", „Basarabia", „Bucovina"), primite în contul despăgubirilor de război de la fostul Imperiu Austro-Ungar. Caracteristici: depl. 440–600 t; dim. 58 × 10,3 × 1,3 m; vit. 18,5 km/h. Tunuri: II × 120 mm, I × 90 mm, II × 47 mm, 2 mitraliere. Au participat în acţiunile de luptă din al doilea RM. Dispunând de cele 7 monitoare care pe parcurs au fost modernizate, în perioada interbelică România a dispus de cea mai puternică forţă fluvială din Europa. La sfârşitul ostilităţilor împotriva URSS, după 23 august 1944, monitoarele au fost preluate de flota sovietică (Ardeal, Basarabia, Bucovina, Lahovari) şi folosite în acţiunile de luptă împotriva forţelor hitleriste pe Dunăre (în afară de „Mihail Kogălniceanu" şi „Lascăr Catargiu", care au fost scufundate de aviaţia sovietică şi ulterior ranfluate). Retrocedate în 1951, M. au fost încadrate în Flotila 145 de Dunăre participând în anii următori la procesul de instruire a echipajelor pe Dunăre. În anii 1959–1960 au fost casate şi dezmembrate.



Monitoare:
A – monitor seria 1907; *B* – monitor maritim 1917.

„MONITOR" *ist.* În timpul Războiului de Secesiune american, navă nordistă prima de acest gen considerată ca fiind „o turelă cuirasată pe o plută cuirasată". În 1861 respinge atacul executat de sudişti cu nava cuirasată „Merrimac K". Date fiind slabele sale calităţi nautice, nava se scufundă după luptă sub acţiunea valurilor mari din pupa.



„Monitor":
1 – turelă; *2* – cuirasă.

MONITOR SUBMARIN *ist.* Submarin echipat cu un tun de 305 mm care putea executa trageri aflat la suprafaţă asupra coastei. Au existat numai câteva nave de acest tip (clasa engleză „K") la sfârşitul primului război mondial şi în perioada imediat următoare.

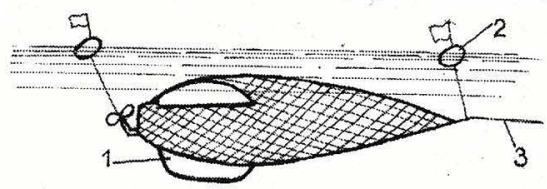
MONOTIP Yacht aparţinând, de regulă, unei serii cu caracteristici identice.

MONOXILĂ Ambarcaţiune în formă de albie („covată") realizată prin scobirea unui trunchi de arbore. De origine străveche, monoxila (numită şi pirogă) se foloseşte încă în multe părţi ale lumii. Are o lungime de până la 30 m, iar scobirea se realizează prin ardere cu cărbuni, cioplire şi şlefuire. M. a servit ca bază de plecare pentru construirea de ambarcaţiuni mai mari sau nave, prin adăugirea de scânduri pentru formarea bordajului; *v.* şi canoe, komienga, pirogă; *sin. înv.* Ciobacă, cin. *ist.* M. a fost folosită din cele mai îndepărtate timpuri şi pe Dunăre pentru pescuit şi transport. Este menţionată în scris pentru prima dată în relatarea asupra trecerii lui Alexandru Macedon peste Dunăre (335 î.Hr.).

Monoxilă:

MONROVIA Cap. Liberiei. Oraş-port la G. Guineii din Oc. Atlantic. Terit. portului şi acvatoriul ocupă o supr. de 7,5 km². Portul este protejat dinspre ocean de două moluri de 2,2 km lungime. Intrarea în port se face printr-o pasă de 152 m lăţime şi 14,4 m adâncime. Portul este accesibil pentru navele cu un pescaj de până la 10,6 m. Anual portul este tranzitat de 1 600–1 700 nave. Traficul anual de mărfuri cca 11 mil. t. Import: materiale de construcţie, maşini, prod. alimentare; export: minereu de fier, cauciuc, cafea, cacao. Intrepr. de reparaţii navale dispun de un doc uscat şi cale de lansare putând asigura reparaţia navelor de tonaj mediu.

MONSTRUL DIN LOCH NESS *mil.* Denumirea unui aparat compus dintr-un flotor din plastic, cu lungimea de 70 m, destinat dragajului minelor hidrodinamice. Intrând prin prova şi ieşind prin pupa, în timpul remorcării flotorului, apa produce o presiune mare, sub acţiunea căreia minele explodează.



Monstrul din Loch Ness:
1 – buzunar cu apă; *2* – flotor cu pavilion; *3* – remorcă.

MONTANT Pontil vertical ce serveşte la întărirea parapetelor metalice sau a pereţilor navei.

MONTEVIDEO Cap. Uruguayului, port situat pe ţărmul estuarului La Plata. Cca 1,8 mil. loc. Principalul centru industrial şi comercial al ţării. Portul se compune din două băi: exterioară şi interioară. Adâncimea pasei de intrare în baia exterioară între spargevaluri, 10 m. Baia interioară formată de Pen. Montevideo pe care se află centrul oraşului şi molul Sintura se împarte în trei bazine: două pentru navele mari şi unul pentru navele de cabotaj. Tot

aici îşi are baza flota militară a Uruguayului. Lung. frontului de cheuri 5 km cu adâncimi de 10 m. Prin port trec 90%din mărfurile destinate exportului. Capacitatea de trafic, cca 7 mil. t/an. Import: cărbuni, petrol, fier, cherestea, prod. petroliere; export: ciment, piei, lână, prod. agroalimentare. Prin port tranzitează produsele de export ale Paraguayului care nu are ieşire la mare. Şantiere navale dotate cu două docuri uscate, două plutitoare şi trei cale de lansare; acestea asigură reparaţia navelor incl. Ds. În port este bazată flota de pescuit. *Ist.* M. s-a aflat sub stăpânirea succesivă a Spaniei, Portugaliei, Angliei iar între anii 1816–1828 a fost inclus în componenţa Braziliei. Din 1829 capitala Uruguayului.

MONTREAL Oraş în SE Canadei şi important port pe Fl. Sf. Laurenţiu ce se varsă în g. cu acelaşi nume din Oc. Atlantic. Cca 2,8 mil. loc. Este punctul terminus a 60 de linii transatlantice de transport mărfuri şi pasageri. Lungimea şenalului navigabil de la Quebec la M. 200 Mm (370 km), cu ad. până la 10,6 m. Lung. frontului de cheuri 23 km, cu ad. până la 10,7 m. Important centru industrial care asigură 1/3 din producţia naţională. Ind. de prelucrare a petrolului, construcţia de nave, avioane, vagoane, maşini, ind. uşoară. Traficul anual de mărfuri, peste 25 mil.t. Unul din cele mai mari porturi exportatoare de cereale de pe glob. În afară de cereale se exportă: produse petroliere, automobile, cherestea, hârtie; se importă: minereu de fier şi mangan, petrol, cărbuni, oţeluri. Şantiere navale care dispun de 3 docuri uscate şi două plutitoare care asigură reparaţia tuturor claselor de nave, incl. Cr. Portul este acoperit de gheaţă în lunile dec.–apr.

MORENĂ Depozit format prin transportul materialului detritic (rezultat din sfărâmarea rocilor sub influenţa agenţilor externi) de către gheţari şi depunerea în locul topirii gheţii.

MOORSOM, aparat ~ Aparat compus din două rigle ce alunecă una de-a lungul celeilalte, servind la măsurarea înălţimii interpunţilor.

MOORSOM, sistem ~ Sistem de calculare a volumului spaţiilor închise ale corpului navei la măsurătorile de tonaj (a fost iniţiat în 1854 de George Moorsom şi este aplicat în majoritatea ţărilor); *sin.* tonaj M., reguli M.

MORMĂIT *v.* diafon.

MORSE, alfabet ~ *v.* alfabet Morse.

MORT 1. Şcondru îngropat în pământ sau în gheaţă, la care se leagă navele pe Dunăre în locurile unde nu există babale sau copaci, precum şi în mările polare. Se foloseşte şi la instalaţiile de manevră de forţă. **2.** Contragreutate cu ajutorul căreia se mişcă o bigă, aducând-o deasupra gurii de magazie după ce a depus încărcătura pe cheu. **3.** Bloc de beton, folosit ca punct fix în şantier pe timpul efectuării operaţiunilor de lansare a navelor sau pentru probe de tracţiune.

MORTIER *ist.* Piesă de artilerie cu traiectorie curbă folosită pe galiote pentru bombardarea cu ghiulele a coastelor.

MOSTRĂ DE ARBITRAJ *MC* Probă din mărfurile care fac obiectul unui litigiu, prezentată comisiei de arbitraj pentru stabilirea calităţii acestora.

MOŞNEAGU, Marian (n. 1961, com. Boroaia, Suceava) Căpitan comandor. Absolvent ai Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza" (1980) şi al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân" (1984); licenţiat în istorie (1998). Obţine titlul de doctor în istorie în cadrul Universităţii din Craiova (2004) cu teza **Politica navală postbelică în România (1944–1958).** Între anii 1984–1990 îndeplineşte diferite funcţii în unităţi de nave maritime şi fluviale ale MM, în Istitutul de Marină „Mircea cel Bătrân" şi în cadrul CMM. În perioada 1990–1998 activează în presa militară fiind membru fondator şi redactor al revistei „Marina Română". Din 2001 director al Muzeului Marinei Române. Face parte din colegiile de redacţie ale revistelor „Marea Noastră" şi „Yacht Magazin". Publică numeroase studii şi articole de specialitate în prestigioase publicaţii militare şi civile. Volume publicate: **Muzeul Marinei Române 1969–1999. Monografie** (1999, coautor); **Noi contribuţii la istoria marinei militare române** (2001, coautor); **Ziua Marinei la români** (2002); **Cultul apelor la români** (2003); **Odiseea navei şcoală „Constanţa"** (2004).

MOTONAVĂ Navă propulsată cu ajutorul unui motor cu ardere internă.

MOTOR Orice aparat folosit la uscat şi la nave care transformă energia (electrică sau calorică) în lucru mecanic util, de regulă sub formă de mişcare. **M. cu combustie internă: 1.** Motor care arde combustibilul în afara mecanismului care produce mişcare (motoare cu aburi, turbine cu aburi). **2.** M. care arde combustibilul în interior producând mişcare (M. cu piston, M. cu turbine cu gaz); **M. de rachetă** Tip de motor în care reacţia este creată de gazele calde (produse prin combustie) evacuate.

MOTOR AUXILIAR 1. Motor folosit pe navele cu vele ca mijloc de manevră în port sau în cazul lipsei de vânt. **2.** Motor ce acţionează o instalaţie auxiliară de la bord.

MOTOR MARIN Maşină de forţă pentru propulsia navelor maritime şi fluviale şi pentru funcţionarea unor instalaţii auxiliare ale navei, ca: pompe, generatoare electrice, servomotoare, vinciuri, cabestane etc.

MOTOSCUTER HIDROJET Ambarcaţiune de agrement pentru una sau două persoane folosită pe râuri, lacuri şi în zona plajelor maritime. Se compune dintr-un motoscuter căruia i s-au înlocuit roţile cu un flotor carenat pentru asigurarea flotabilităţii şi a deplasării pe suprafaţa apei. Propulsia este realizată de o motopompă centrifugă care aspiră apa din prova şi o refulează printr-o diuză spre pupa, sub forma unui jet puternic de apă ce crează forţa de înaintare necesară. Manevrele într-un bord sau altul se realizează cu ajutorul ghidonului printr-un sistem de comandă care roteşte diuza în direcţia dorită şi odată cu aceasta jetul de apă propulsor. *sin.* hidroscuter, jet ski, scuter nautic, ski jet (formă incorectă), waverunner (după numele firmei constructoare).

MOTOVELIER Navă care foloseşte pentru propulsie atât motorul, cât şi velele.

MOUNTBATTEN, aparat ~ Aparat folosit pentru menţinerea postului în formaţie. Se compune din două cadrane: unul la comandă şi altul la maşini. Cadranul de la comandă este gradat în unităţi de distanţă; acul său este manevrat de ofiţerul de cart spre dreapta/stânga, în funcţie de distanţa cu care nava se află înaintea/înapoia postului; această distanţă este transmisă cadranului de la maşini,

prevăzut cu un ceasornic de menţinere a postului, care măreşte sau reduce numărul de rotaţii ale maşinii până ce acul revine la zero, ceea ce înseamnă că nava este la post, iar maşinile funcţionează normal.

MOUNTBATTEN, Lord Louis ~ de BURMA (1900–1979) Amiral britanic. Absolvent al Colegiului Naval Greenwich. A îndeplinit cele mai importante funcţii în Marina Militară Britanică; de la comandant al Flotilei de distrugătoare (1931–1941), la „prim lord al mării" (1955–1959); preşedinte al Comitetului întrunit al şefilor de State Majore (1958) şi şef al Statului Major al Apărării (1959–1965). În primul RM a luptat în M. Nordului participând la bătălia de la Iutlanda (31 mai–1 iun. 1916). În al doilea RM din oct. 1941 a conceput şi a condus operaţiunile de comando şi de desant maritim, executând mai multe raiduri, între care cele de la Saint Nazaire şi Dieppe (1942). A acţionat pe TOM din Asia de Sud şi Sud-Est cu misiunea de a apăra India şi a recuceri Birmania ocupată de japonezi şi a continuat acţiunile până la capitularea Japoniei. După război a fost Vicerege şi guvernator al Indiei (1947–1948). A comandat escadra I de crucişătoare şi Forţele NATO din M. Mediterană. A fost un pionier al operaţiunilor combinate ale forţelor terestre şi navale. Amiral al Flotei (1956).

MOZAMBIC Curent cald din Str. Mozambic şi V Oc. Indian care se deplasează spre S de-a lungul ţărmului african. Ramificaţie a curentului sud ecuatorial. Vit. 1,8–2,8 km/h (în perioada nov.–apr.). Temp. med. la suprafaţă +28°C în feb. şi +25°C în aug. Continuă spre S sub numele de C. Agulhas.

MOZAMBIC Str. între Ins. Madagascar şi Africa. Lung cca 1670 km, lăţime cca 925 km; ad. la N şi S peste 3000 m, în partea centrală 2400 m. Este străbătută de un curent de la N la S (*v.* curentul Mozambic). Porturi: Moçambique, Beira (Mozambic), Majunga (Madagascar).

MULBERRY Denumirea codificată a pontoanelor de beton (heurilor plutitoare) cu care aliaţii au amenajaturi port artificiale la debarcarea în Normandia (1944).

MUNTE SUBMARIN Înălţime izolată a fundului mării sau ocenului, care are versante abrupte.

„MUNTENIA" (ex. „Proteus", ex. „Gladys"). *ist.* Vapor de marfă construit în 1890 de S.P. Austin & Son din Sunderland, Marea Britanie. Până în 1907 a navigat sub pavilion britanic purtând numele de „Gladys", apoi până în 1914 sub pavilion grec cu numele de „Proteus". În 1915 a fost achiziţionat de Societatea Anonimă Română de Navigaţiune „MARITIMA" din Brăila administrată de Theodoridi & Co. Cedat ruşilor în 1916, a fost în compunerea flotei imperiale sub numele de „TRANSPORT No. 99" până în 1918 când a fost capturat de germani şi apoi înapoiat românilor în 1919. Între 1924–1929 s-a numit „Danubian" şi a purtat pavilion britanic. Din 1929 şi până în 1958 când a fost dezmembrat a navigat sub pavilion turcesc, având succesiv numele de „Panzo S", „AKIN" şi „SADAN". Caracteristici: tonaj 2 367 TRB/1 509 TRN/3 340 TDW; dimensiuni: 86,87 x 12,07 x 5,75 x 6,48 m; aparatul propulsor: 1 maşină cu aburi cu triplă expansiune, 2 căldări, vit 8 Nd.

„MUNTENIA" (crucişător). Construit la Şantierul Naval Mangalia în 1979–1985, a fost cea mai mare navă de luptă construită vreodată în România, fiind clasificată iniţial „crucişător uşor portelicopter". Scos din serviciul activ în 1988, a fost modernizat în 1990–1992 şi reclasificat ca „distrugător purtător de rachete" primind numele de „Mărăşeşti". La 1 aprilie 2001 a fost încadrat în clasa „fregate", păstrându-şi numele de „Mărăşeşti" şi numărul de bordaj 111; *v.* „Mărăşeşti" (fregată).

MURADĂ 1. La navele de lemn, stringherul longitudinal aşezat pe traversele punţii. 2. *MC* Peretele interior al navei, situat între două punţi. 3. Spaţiu între punţi, sub M. (1).

MURĂ 1. La velele pătrate, manevră curentă care trage colţul de mură al velelor inferioare spre prova. ◇ „M. la babord/tribord" Cu vântul din babord/ tribord. 2. La velele latine sau aurice, manevră fixă cu care se leagă colţul de M. al unei vele.

MUREŞANU, Petre (1921–1995 n. Craiova) Lt Cdr. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1943. În al doilea RM a participat la misiuni de luptă la bordul distrugătoarelor şi canonierelor (1941–1944). În rezervă din 1952. În perioada 1952–1957, profesor la Şcoala Tehnică de marină. Brevetat comandant de lungă cursă, se îmbarcă pe traulerul oceanic „Constanţa" ca ofiţer secund. Între anii 1975–1987, comandant pe nave ale Companiei NAVROM. Înclinat spre cercetarea geografică, devine membru corespondent al Societăţii Regale de Geografie din Londra. Se pensionează în 1987.

MURGESCU, Ioan (1846–1913 n. Buzău) Viceamiral. A absolvit cursurile Şcolii Navale din Brest (1864–1866) efectuând apoi un voiaj de instrucţie la bordul navei-şcoală franceze „Jean Bart". Revenit în ţară cu gradul de Slt., a îndeplinit succesiv funcţiile de secund şi comandant pe navele Flotilei române „Ştefan cel Mare" şi „România". În 1873, având gradul de căpitan, a fost numit comandant al canonierei „Fulgerul", pe care a adus-o în ţară de la Toulon traversând mările: Mediterabă, Marmara şi Neagră. Numit provizoriu în 1874 comandant al Flotilei, a fost titularizat în această funcţie în 1875 cu gradul de maior. În războiul de Independenţă, ataşat pe lângă comandamentul flotilei ruse de pe Dunăre, participă cu şalupa „Rândunica" la atacul de la Măcin 13/14 (25/26) mai 1877), lovind decisiv cu torpila de şcondru monitorul otoman „Seyfi" care s-a scufundat. Revine la coamanda Flotilei până în 1879 când este numit director al Arsenalului Flotilei înfiinţat la Galaţi. Avansat colonel (1881) este numit inspector al navigaţieie şi al porturilor. În 1888 este numit a treia oară comandant al Corpului Flotilei, funcţiea ce o deţine până în anul 1901. Avansat general în 1893 iar după retragerea din activitate viceamiral în rezervă (1911). Numele lui a fost atribuit primului puitor de mine construit la Galaţi în 1939 iar apoi unui nou puitor de mine intrat în serviciul marinei Române în 1980.

„MURGESCU" *v.* „Amiral Murgescu".

MURGULEŢ, Scarlat (1831 –) Maior. În 1849 a intrat în Legiunea de Cadeţi înfiinţată în 1845 în Moldova. În 1851 a absolvit cursurile organizate pentru cadeţi cu gradul de sublocotenent. A intrat cu gradul de locot. la Flotilă îndeplinind funcţia de comandant al punctului portuar Izmail. După unirea flotilelor sub Principatele Unite, comandant al punctului portuar Galaţi. Locţiilor al col.

Petrescu Constantin la comanda Flotilei (1865), iar din 1866 comandant al Flotilei până în 1867, când se retrage din armată fiind înlocuit de Cpt. Barbieri Anton.

MURMANSK Oraş-port în N Federaţiei Ruse situat pe ţărmul de E al G. Kola din M. Barents. Acvatoriul portului este apărat şi se află la 25 Mm distanţă de largul mării. Rada exterioară a portului este accesibilă pentru navele de mare tonaj. Portul dispune de 17 cheuri cu ad. până la 10,5 m.; nu îngheaţă în timpul iernii. Traficul anual de mărfuri, peste 8 mil. t. Se importă şi exportă: maşini, utilaje, cărbuni, materiale de construcţie. Şantier de reparaţii navale. Bazin pentru navele de pescuit şi flota de spărgătoare de gheaţă.

MUS 1. Elev marinar. **2.** Om folosit la executarea manevrelor pe ambarcaţiunile de regată cu echipajul format din doi oameni.

MUSA TEXTILIS *v.* Manila.

MUSON Vânt periodic în Oc. Indian şi M. Chinei, care bate iarna de la Nord-Est, iar vara de la Sud-Vest. Lăţimea M. este de circa 100 Mm, pe o distanţă de aproximativ 5 000 Mm. Încetarea M. este un semn prevestitor de ciclon.

MUSON VESTAFRICAN Vânt pe coasta de Vest a Africii, care bate tot anul dintr-un sector cuprins între Sud şi Sud-Vest.

MUSTAŢĂ 1. Sart de Compres. Manevră fixă care porneşte de la vârful bompresului, trece pe la extremităţile antenei şi se termină la bord; serveşte la asigurarea laterală a bompresului; **2.** Val în prova provocat de înaintarea navei; *v.* Kelvin, grup de valuri.

MUSURĂ Depunere pe coasta mării, formată îndeosebi din resturi de crustacee (*termen folosit în Delta Dunării*).

MUŞAMA Pânză de tendă (velă) de ţesătură specială din cânepă, in sau iută, impermeabilă, folosită pentru acoperirea etanşă la apă a gurilor de magazii. Pe fiecare gură se aşază peste bocaporţi 3-4 muşamale, care se fixează prin chingi spre a nu fi smulse de vânt sau valuri şi se etanşează pe marginile exterioare ale ramei prin şine metalice prinse în tacheţii de împănare şi fixate prin pene.

MUŞAT, Ioan (1928–2002 n.) Viceamiral. Absolvent al Şcolii militare de ofiţeri marină promoţia 1952 şi al Academiei Militare, facultatea de marină. A fost ambarcat pe nave ale MM în calitate de comandant de VT şi de şef de stat-major al divizionului de vedete torpiloare. După absolvirea Academiei Militare a comandat divizionul de vedete purtătoare de rachete şi alte unităţi ale flotei şi a avut un rol important în înfiinţarea Centrului de Instrucţie al MM din care a făcut o unitate de învăţământ model. Comandant al Marinei Militare (1979–1989), cu gradul de CAm. apoi VAm. În anii cât a îndeplinit funcţia de comandant al MM, aceasta a fost dotată cu mai multe nave militare proiectate şi construite în România, între care fregata „Mărăşeşti", s-a inaugurat noul sediu al CMM la Constanţa; s-a finalizat organizarea „centrului de scafandri" ş.a. Trecut în rezervă în 1989.

MUŞCĂ 1. (*despre ancoră*) A se prinde cu gheara de fund. ◇ „Unghi de muşcare" Unghiul dintre axa fusului ancorei şi dreapta care uneşte diamantul cu vârful ghearei; *v. fig.* ancoră. **2.** (*despre voltele unei parâme la baba*) A intra una în alta. **3.** (*despre palanc*) A bloca temporar un palanc, trecând trăgătorul pe sub un fir tensionat al curentului.

MUZEUL ACADEMIEI NAVALE „MIRCEA CEL MĂTRÂN" Muzeu deschis oficial în feb. 2001, după o muncă asiduă, începută încă din anii '80, de culegere, studiere şi punere în valoare a unui bogat material muzeistic, coordonată de muzeograf dr. Mariana Păvăloiu, cu sprijinul comandantului academiei CAm Gheorghe Marin, Cdr. Chiriţă Mihai ş.a. Foarte multe dintre exponatele muzeului provin din donaţii ale ofiţerilor şi maiştrilor de marină, veteranilor de război ş.a. Muzeul este menit să popularizeze îndeosebi printre studenţii Academiei, trecutul istoric al Marinei Române, evoluţia învăţământului de marină românesc, rolul marinei ca factor economic şi militar, contribuţia personalităţilor de seamă la făurirea şi dezvoltarea Marinei Militare şi Civile româneşti etc.

MUZEUL MARINEI ROMÂNE Instituţie de ştiinţă şi cultură în domeniul marinei care se ocupă de culegerea, păstrarea, completarea şi popularizarea mărturiilor privind istoria şi dezvoltarea Marinei Române. Are un rol deosebit în educaţia patriotică a cetăţenilor ţării şi îndeosebi a marinarilor şi a generaţiei tinere. Primul Muzeu al Marinei s-a înfiinţat în 1965 la Mangalia, recunoscut ca instituţie de interes naţional, fiind rezultatul activităţii neobosite a comandorilor Dan Nicolaescu şi Filaret Popescu, ajutaţi şi de alţi ofiţeri. În 1969 a fost transferat la Constanţa în clădirea fostei Şcoli Navale. Cele mai importante domenii prezentate în M.M.R. sunt susţinute de colecţii alcătuite din amfore şi ceramică veche, arme albe şi de foc, arme sub apă, medalistică, uniforme, aparatură şi instalaţii navale, tablouri, carte veche, navomodele ş.a. numărând peste 38 000 de exponate. Specialiştii M.M.R. care au descoperit, prelucrat şi pus la dispoziţie, cu eforturi mari, imensa documentaţie care încântă azi ochiul şi sufletul vizitatorului sunt cei citaţi mai jos: comandorii Filaret Popescu, Nicolae Petrescu, Ion Raicu, Mircea Cociaş; muzeografii: dr. Carmen Atanasiu, Georgeta Borandă, Cornel Greavu, dr. Mariana Păvăloiu; artiştii plastici: Aurel Stoicescu, Niki Popescu, Constantin (Titi) Popescu; coordonatori: Dumitru Mercea, Vasile cel Mare, Dumitru Petrical. Un rol deosebit în coordonarea şi îndrumarea activităţii muzeistice în vederea realizării obiectivelor propuse a revenit directorilor M.M.R.: Cdr. Ioan Pascu 1969–1975; Cdr. Nicolae Petrescu 1975–1986; Cdr. Gheorghe Cioenaru 1990–1995; Cdr. Jipa Rotaru 1995–1996; Cdr. Jianu Moldovan 1996–1998; Cdr. Ion Ionescu 1998–2001; Cpt. Cdr. Marian Moşneagu 2001.

MUZEUL PORTULUI CONSTANŢA Muzeu inaugurat la 16 oct. 1996 cu ocazia împlinirii a 100 de ani de la inaugurarea oficială a lucrărilor de construcţie a portului modern. Funcţionează în clădirea amplasată pe digul de intrare în port (fost „Cuibul Reginei"), proiectată şi realizată de inginerii portului Constanţa, sub îndrumarea directă a ing. Anghel Saligny.

N

N Pavilion din Codul internațional de semnale, care, ridicat izolat, înseamnă „NU" (negativ). **NADIR** Punct de intersecție a sferei cerești cu verticala locului prelungită în jos (opus Zenitului).

NAGASAKI Port important la M. Chinei de Est pe țărmul de V al Ins. japoneze Kyushu, situat într-o baie adâncă bine protejată de valuri. Peste 300 mii loc. Important centru de construcții și reparații navale (concernul Mitsubishi). Sunt, de asemenea, dezvoltate constr. de mașini, ind. metalurgică, textilă, ind. militară; depozite de combustibil. *ist.* Cunoscut din sec. XII ca sat de pescari, s-a dezvoltat după 1854 când a fost declarat de către puterea Șogunilor port liber pentru comerț cu străinii. În al doilea RM, la 9 aug. 1945, aviația americană a lansat o bombă atomică asupra orașului distrugând o treime din suprafața acestuia și omorând peste 75 mii de locuitori.

NAGOYA Oraș și important port japonez în SE Ins. Honshu la G. Ise din Oc. Pacific. Supr. acvatoriului 21 km²; este protejat de un dig spargeval lung. de 7,6 km. Lung. frontului de cheuri 38 km cu ad. de 13 m. Terminale de containere, mărfuri generale, linie de feriboturi. 160 de dane aparțin companiilor private. Traficul anual de mărfuri 11 mil. t. Anual, în port sunt operate cca 58 mii de nave. Import: petrol, cherestea, cărbuni, fier vechi, cereale, bumbac, lână; export: utilaje industriale, automobile, confecții metalice; șantiere navale de construcții a navelor civile de mare tonaj și navelor militare, incl. Ds.

NAHA Oraș-port și BMM japoneză în Ins. Okinawa (Arh. Rykyu) în Marea Chinei de Est. Cca 250 mii loc. Lung. frontului de cheuri 4,5 km, cu adâncimi până la 11 m. BMM a SUA (din 1945) pe țărmul de SV al insulei.

NAHIMOV, Pavel Stepanovici (1802–1855) Amiral rus. În 1822–1825, ca ofițer pe fregata „Kreiser", a participat la o călătorie în jurul Pământului. S-a remarcat în bătălia de la Navarino (1827) în calitate de comandant de baterie pe nava de linie „Azov". În războiul ruso-turc (1828–1829) a comandat corveta „Navarin" și fregata „Pallada". În războiul Crimeii (1853–1856) a comandat escadra care a înfrânt flota turcă în bătălia navală de la Sinope (1853). A condus de fapt apărarea Sevastopolului, în timpul căreia a fost rănit mortal (10 iul. 1855). Înmormântat la Sevastopol, unde are ridicată o statuie.

NAHODKA Oraș-port rusesc în Extremul Orient la G. cu același nume din M. Japoniei. Dispune de 33 dane înșirate de-a lungul țărmului cu ad. de 6–12 m. G. îngheață numai în iernile aspre, când se folosesc, la nevoie, spărgătoare de gheață. Portul este specializat în operațiuni de transbordare a mărfurilor de export/import pe relațiile cu Ciukotca, Japonia, SE Asiei și Australia. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. În apropiere de port se află cea mai importantă bază petrolieră. Port de pescuit cu 10 dane cu adâncimi de 2–16 m.

NAIE Denumire arhaică pentru navă, ambarcațiune.

NAILON Fibră textilă sintetică din care se confecționează parâme. Există două variante: mătase de N., fabricată din fibre lungi de calitate superioară, și lână de N., fabricată din deșeuri. Rezistența parâmelor din mătase de N. este de două ori mai mare decât cea a parâmelor de manila; la rezistență egală, greutatea lor este aproximativ de două ori mai mică decât cea a parâmelor de manila. Parâmele din mătase de N. se folosesc pentru remorcare, legare etc. Din lâna de N. se fac parâme împletite și parâme mai slabe; *sin.* nylon.

NAMPO (Chinanpo) Oraș-port în Corea de Nord (avanportul Phenianului) la M. Galbenă. Cca 85 mii loc. Centru industrial și comercial, port de pescuit. Ind. metalurgică de metale neferoase. Construcții navale.

NANSEN, Fridtjof (1861–1930) Explorator polar, oceanograf și om politic norvegian. A condus expediția pe schiuri care a traversat Ins. Groenlanda de la E la V (1888); în 1893–1896 a organizat și condus expediția în Arctica cu nava „Fram", special construită pentru a folosi deriva ghețarilor și a se apropia cât mai mult de Polul Nord, apoi a pornit spre Pol atingând punctul 86°14' lat. N, de unde a trebuit să se întoarcă. Între 1900–1914 a efectuat studii oceanografice în N Oc. Atlantic studiind curenții marini din acea zonă. În 1913 a făcut o călătorie de cercetare în Extremul Orient. După primul RM a lucrat în instituțiile Ligii Națiunilor implicându-se în acțiuni umanitare în țările devastate de război. Premiul Nobel pentru pace (1922).

NANTES Oraș în NV Franței (prov. Bretagne); port la estuarul Fl. Loara; are 3 bazine cu un front de cheuri de 5 km și cu ad. până la 9 m. Important centru de construcții navale care asigură orice fel de reparații la navele civile și militare. Traficul anual de mărfuri 5,3 mil. t. Import: cărbuni, țiței, minereuri, cherestea, cereale; export: mașini, metale, îngrășăminte. Legături comerciale intense cu Africa de Nord, Orientul Apropiat, Anglia și SUA.

NANU, Dumitru (1938 n. Aninoasa, Gorj) Contraamiral. 1961 absolvent al Academiei Tehnice Militare, specialitatea Instalații Electrice de Bord; a îndeplinit funcții importante în unități ale Marinei Militare: 1990–1994 comandant al Centrului de Scafandri; 1994–1995 comandant al Brigăzii de Submarine și

Scafandri; în prezent este profesor universitar la Academia Navală „Mircea cel Bătrân".

NAO *ist.* Navă mare de transport, (din care provine galionul de comerț) folosită de spanioli, portughezi ș.a. Cuvântul N. este folosit în prezent pe plan internațional pentru un anumit tip de velier, a cărui machetă aproximativă a fost construită în jurul anului 1450 și se păstrează la Muzeul Maritim „Prins Hendrick" din Rotterdan, după ce a stat sute de ani într-o biserică din Mataro (Spania). Prezentându-și navele, Cristofor Columb spune în jurnalul său că „Niña" și „Pinta" sunt **caravele** (nave rapide, ușor manevrabile și cu pescaj mic), în timp ce „Santa Maria" este o **nao**, adică o navă comercială mare, cu forme rotunde, care calcă mult la apă și poate transporta o cantitate apreciabilă de marfă. Date mai precise nu se cunosc.

NAPIER, diagramă ~ Reprezentare a curbei deviațiilor pe un grafic ale cărui axe de coordonate formează un unghi de 60°.

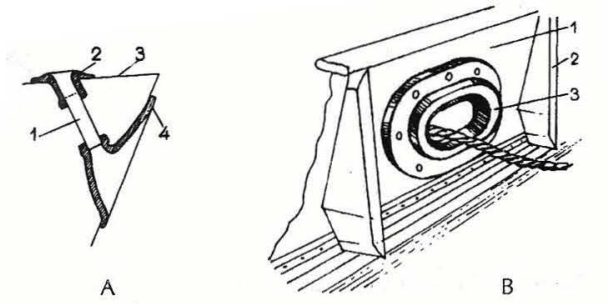
„NAPOLÉON" Prima navă de linie franceză, cu vele și mașini, cu elice (1852), prima de acest fel din lume. Caracteristici: depl. 5 047 t; dim.: 71,3 × 16,2 × 7,7 m; suprafața velică 2 812 m²; puterea mașinilor 1 100 CP; vit. 13,9 Nd; 90 tunuri.

Napoléon

NAPOLI (I) Golf (il Golfo di Napoli) în M. Tireniană, limitat spre larg de Ins. Ischia și Capri. Înaintează în uscat (Pen. Italică) pe o distanță de 22 km. Lățimea la intrarea în g. 30 km; ad. max. 300 m. Maree semidiurne cu ampl. de 0,4 m. Pe țărmul de E se înalță vulcanul Vezuviu. Pr. port: Napoli.

NAPOLI (II) (Neapole) Important port și BMM a Italiei la G. cu același nume la M. Tireniană. Cca 5 mil. loc. Portul este apărat cu diguri și spargevaluri și se împarte în 3 zone: de pasageri (în partea de V), cereale și mărfuri generale (centru) și mărfuri lichide și în vrac (în partea de E). Lung. frontului de cheuri 14 km, cu ad. până la 14,5 m. Traficul anual de mărfuri cca 18 mil. t, iar fluxul de pasageri peste 2 mil. persoane anual. Șantierele de construcții și reparații nave dispun de 3 docuri uscate și 2 plutitoare asigurând construcția navelor militare, incl. crucișătoare, și reparația tuturor claselor de nave militare și civile (până la 100 mii t). Uzină de fabricație a torpilelor. BMM aflată în partea de V a portului asigură bazarea tuturor claselor de nave. Bază principală a Flotei a 6-a americane.

NARĂ 1. Piesă masivă de formă tubulară, înclinată, prin care lanțul ancorei trece de pe punte în bordajul lateral. Porțiunea de pe bordajul lateral se numește buză, partea tubulară, tub sau manșon, iar partea de la punte, guler. La navele moderne N. este foarte puțin înclinată, iar manșonul constă dintr-o jumătate de tub în formă de jagheab. ◇ „N. deschisă". Situația unei nave ancorate ale cărei lanțuri de ancoră nu sunt încurcate.



Nară:
A – nară de ancoră: *1*– manșon; *2* – guler; *3* – punte; *4* – buză. *B* – nară de bordaj: *1* – parapet; *2* – montant; *3* – nară de bordaj.

NARĂ DE BORDAJ Armătură ovală în jurul unei găuri în parapet, în dreptul babalelor, prin care trec parâmele de legare ale navei.

NARĂ DE ETRAVĂ Inel fixat la capul etravei, prin care se trece remorca când nava este remorcată; *sin.* inel de etravă.

NARĂ DE PUȚ Tub vertical deasupra puțului lanțului, prin care lanțul trece din puț pe punte. Uneori, este prevăzută la punte cu o stopă de nară.

NARĂ DE REMORCĂ Tub înclinat între punte și etravă, prin care trece remorca când nava este remorcată.

„NARCISSUS" *ist.* Velier tip cliper cu trei arbori, sub pavilion britanic, construit în anul 1875 la șantierul naval Glasgow. A fost una din primele nave pe care s-a montat un compas magnetic cu sistem de magneți pentru compensare. În anul 1922 intră în coliziune cu o altă navă pe care o scufundă. În prezent se află în portul Mystic din Connecticut (SUA), folosit ca navă-muzeu. Depl. 4 340 t; dim.: 73 × 13,07 × 5,20 m; echipaj 46 oameni.

NARVIK Port și BMM pe țărmul de NV al Norvegiei în G. Vest Fjörd din M. Norvegiei. Cca 12 mii loc. Port specializat în exportul de minereu de fier (din Suedia) și celuloză (din Finlanda). Lung. frontului de cheuri 12,6 km cu ad. până la 27,5 m. Este accesibil pentru mineraliere cu o capacit. de 350–400 mii t. Traficul anual de mărfuri cca 14,6 mil. t (90% export minereu de fier). Ateliere de reparații nave cu tonaj redus. *ist.* În al doilea RM trupe germane au debarcat la 9 apr. 1940 la N de port pe care l-au ocupat. După 5 zile (14 apr. 1940), unități anglo-franceze au debarcat în apropierea portului și, împreună cu unități norvegiene, l-au luat în stăpânire la 28 mai. Însă la 5–8 iunie unitățile anglo-franceze au fost evacuate, iar trupele norvegiene, rămase fără sprijin, au fost silite să capituleze. Germanii au folosit portul pentru importul și transportul minereului suedez și pentru a-și baza propriile nave de luptă.

NAS Porțiune superioară a avântării prova.

NATO *v.* Organizația Tratatului Atlanticului de Nord.

NATURA FUNDULUI Structura fundului mării (piatră, nisip, mâl etc.) care trebuie cunoscută pentru a ști dacă locul este bun pentru ancoraj, câte chei de lanț trebuie filate, dacă se poate pune submarinul pe fund etc. Uneori servește și la identificarea aproximativă a regiunii în care se află nava. ◇ „Fund argilă/nămol/

scoici" etc. Formulă de raport privind N.F., determinată prin sondare.

NAȚIONALITATEA NAVEI Particularitatea unei nave de a aparține unui anumit stat, al cărui pavilion îl poartă, de a cărui protecție se bucură și sub jurisdicția căruia se află. Se acordă de stat în conformitate cu legile naționale, prin certificatul de naționalitate.

NAUFRAGIAT Persoană care a suferit un naufragiu.

NAUFRAGIU Avarierea gravă a navei urmată de pierderea totală sau parțială a acesteia. De-a lungul secolelor au avut loc pe apele oceanului planetar nenumărate naufragii și distrugeri de nave din cauza furtunilor, ceții, ghețarilor, slabei pregătiri a echipajelor, erorilor de pilotaj etc., unele transformate în adevărate dezastre și tragedii din cauza pierderilor de vieți omenești. Au rămas vii în memoria omenirii tragicul naufragiu al navelor Titanic (1912), Lusitania (1915) ș.a. În limbaj curent, termenul de N. este atribuit oricărui sinistru grav, îndeosebi când se soldează cu pierdere totală, indiferent de cauza care l-a produs; *sin.* sinistru maritim.

NAUPATIE *med., sin.* rău de mare

NAURU Ins. în Oc. Pacific la 4 000 km NE de Sydney (Australia) și 40 km S de Ecuator. Teritoriu al republicii cu același nume. Supr. 21,3 km²; 78 mii loc. Importante exploatări și exporturi de fosfați. Port pr. Meneng, punct de legătură în zona de S a Pacificului. Aeroport internațional (Yaren). *ist.* Descoperită în 1798 de căpitanul englez John Fearn, devine în 1888 colonie germană. În 1914 este ocupată de australieni, iar între 1942–1945 de japonezi. Sub tutela ONU între 1947–1968. În 1968 își proclamă independența devenind Rep. prezidențială Nauru.

NAUTIC Referitor la nave și navigație.

NAUTICĂ *înv., sin.* conducerea navigației.

„NAUTILUS" 1. Primul submarin, inventat de americanul Bushnell (1766). 2. Submarin, construit de Fulton (1801), cu care s-au efectuat experiențe reușite. 3. Submarin american cu propulsie atomică, de 3 180 t, și prima navă din lume din această clasă (1955). În 1958 a trecut pe sub calota de gheață a Polului Nord.

NAUTOFON Aparat ce emite semnale de ceață cu ajutorul unei membrane metalice care vibrează între polii unui electromagnet. Bătaia N. în condiții favorabile depășește 5 Mm.

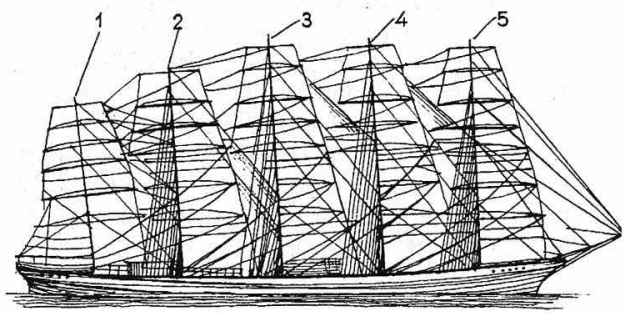
NAVAL 1. Referitor la nave. 2. Referitor la marina militară.

NAVARH *ist.* Comandantul flotei în Grecia antică.

NAVARINO Port pe coasta de SV a Peloponesului (sudul Greciei). În sec. XVIII–XIX a fost teatrul unor confruntări navale de amploare. 1. În războiul ruso-turc (1768–1774) o escadră rusă, sub comanda amiralului Spiridov, a debarcat un desant la N și a asediat cetatea, silind garnizoana turcă să capituleze (21 apr. 1770). 2. În timpul războiului de eliberare a poporului grec (1821–1829), în rada portului N. a avut loc o mare bătălie navală (20 oct. 1827) în care flotele aliate Anglia, Franța și Rusia (10 nave de linie, 10 fregate, 6 bricuri și goelete) au zdrobit flota turco-egipteană (3 nave de linie, 19 fregate și alte nave, în total 69 unități), determinând eliberarea Greciei de sub dominația otomană. (azi portul Pylos).

NAVĂ 1. Plutitor de dimensiuni mari (*a nu se confunda cu ambarcațiunea*), amenajat și echipat pentru a se deplasa pe apă sau sub apă, în scopul efectuării transporturilor de mărfuri și pasageri, în scopuri militare, pentru lucrări hidrografice, pescuit etc. Principalele elemente constructive și de exploatare ale N. sunt: deplasamentul, lungimea, lățimea, pescajul, viteza, armamentul (la N. militare), tonajul registru și tonajul deadweight (la N. comerciale). N. trebuie să posede bune calități nautice pentru a naviga în siguranță: flotabilitate, insubmersibilitate, stabilitate, manevrabilitate, capacitate de înaintare și bună ținută pe mare rea. Corpul N. este delimitat de bordajul exterior și de punte. Spațiul închis al corpului N. este împărțit în compartimente, de regulă, etanșe. Marea diversitate a tipurilor de N., rezultată din particularitățile lor constructive și din dotarea cu tehnică, este determinată de tendința de a satisface cele mai variate cerințe de ordin economic, militar etc. În clasificarea N. se ține seama de destinație, zona de navigație, sistemul de propulsie, tipul propulsorului, materialele de construcție, modul de deplasare prin apă. N. mai pot fi clasificate și după arhitectură, numărul de arbori, numărul de punți, amplasarea mașinii etc. După destinație, ele se împart în **N. civile** și **N. militare**. La rândul lor, N. civile se împart în următoarele grupuri: **N. de transport:** N. de pasageri, pacheboturi, cargouri, mineraliere, petroliere, vrachiere, portcontainere etc.; *sin.* N. comerciale, N. de comerț; **N. auxiliare:** remorchere, spărgătoare de gheață, pilotine, șalupe de serviciu etc.; **N. cu destinație specială:** ateliere plutitoare, docuri plutitoare, N. far, N. hidrografice, N. de salvare etc.; **N. de exploatare piscicolă:** N.-bază pentru pescadoare, drifiere, traulere etc.; **N. tehnice:** drăgi, macarale plutitoare, elevatoare plutitoare etc. N. militare se împart în următoarele grupuri: **N. de luptă:** submarine, portavioane, crucișătoare, N. purtătoare de rachete, monitoare, distrugătoare, vânătoare de submarine, puitoare de mine, dragoare, vedete torpiloare ș.a.; *sin.* N. de război; **N. auxiliare:** N.-școală, N.-bază pentru submarine, N.-bază pentru vedete torpiloare, N. de salvare, N. hidrografice, N.-cazarmă, ateliere plutitoare ș.a.; **N. de deservire:** remorchere, docuri plutitoare, drăgi plutitoare, N. de demagnetizare, N. de salvare portuare, N.-cisternă, pescuitoare de torpile ș.a. În funcție de caracteristicile tehnico-tactice și rolul lor în luptă în unele flote, N. militare se împart în ranguri. După zona de navigație, distingem: N. care navigă în zone nelimitate; *sin.* N. oceanice; N. care navigă în zone limitate; N. care navigă în zone cu ghețari; N. costiere; N. care navigă în ape interioare (fluvii, lacuri); *sin.* N. fluviale; N. mixte (care navigă pe mare și fluviu). Toate clasele de nave se împart în următoarele grupuri: **N. cu rame**; **N. cu vele** (veliere); **N. fără propulsie** (remorcate sau împinse) – șlepuri, barje, docuri, pontoane etc.; **N. cu propulsie proprie** – cu mașini cu aburi, cu turbine (cu vapori sau gaze), cu motor cu

ardere internă, turbo-electrice, Diesel-electrice etc. După tipul aparatului propulsor, deosebim: **N. cu zbaturi; N. cu elice; N. cu jet de apă; N. cu palete verticale; N. cu tracţiune pe cablu sau lanţ** etc. După materialul din care este construit corpul navei, distingem: **N. din lemn; N. din oţel; N. din metale amagnetice** (aluminiu sau aliaje de aluminiu); **N. din beton armat; N. compozite** (construite din materiale diferite); **N. din material plastic** (masă plastică cu fibre de sticlă). După modul de deplasare prin apă (poziţia corpului faţă de suprafaţa apei), există: **N. cu deplasament** (N. clasice); **N. cu deplasament dublu** (sub apă şi la suprafaţă); *sin.* submarine; **N. fără deplasament** (N. cu aripi portante, hidroglisoare, N. cu redan, N. cu pernă de aer etc.). În condiţiile evoluţiei tehnico-ştiinţifice actuale, procesul de diversificare şi specializare a N. continuă. În acelaşi timp, se manifestă şi o altă tendinţă, de universalizare, de folosire a unei N. în cât mai multe scopuri . **2.** În sens restrâns, N. cu trei-cinci arbori cu greement pătrat; *v. fig.* greement. **3.** În sensul Regulilor de drum, orice plutitor autopropulsat sau remorcat, de ex., o ţintă pentru trageri de artilerie. **4.** *DM* Persoană juridică responsabilă „in rem" (material-mente) pentru greşelile comandantului sau echipajului său (de ex., o veghe care doarme) şi care poate fi condamnată de un tribunal maritim, N. putând fi sechestrată şi vândută. O N. de război, deşi responsabilă „in rem", nu poate fi sechestrată sau vândută, iar comandantul sau echipajul nu poate fi atacat „in persona" la tribunalul maritim. Până după al doilea RM, nava mai era numită bastiment sau vas (termeni care nu se mai folosesc în marină).



Navă cu cinci arbori:
1 – arborele artimon; *2* – arborele pupa; *3* – arborele mare; *4* – arborele prova; *5* – arborele trinchet.

NAVĂ AMAGNETICĂ 1. Navă construită, pe cât posibil, din materiale amagnetice (lemn, metale amagnetice, material plastic) şi destinată măsurării elementelor câmpului magnetic terestru. Aproape toate navele de acest tip au şi vele. **2.** *mil.* Navă folosită pentru dragarea minelor magnetice.

NAVĂ AMBOSATĂ *v.* ambosare

NAVĂ-AMIRAL 1. *mil.* (*rar*) Navă la bordul căreia se află un amiral. **2.** *v.* navă-comandant. **3.** *MC* Cea mai mare navă a flotei sau a unei companii de navigaţie.

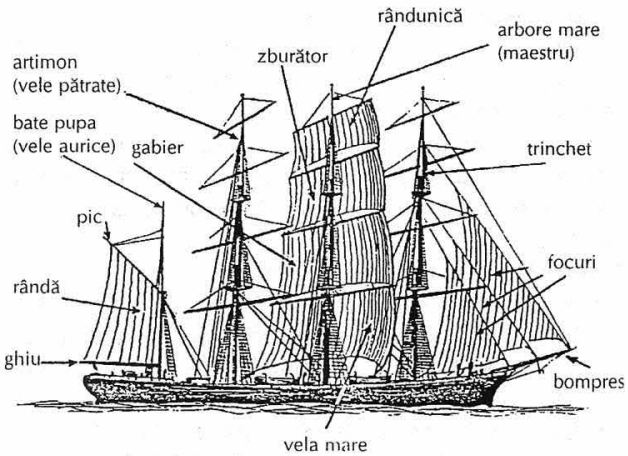
NAVĂ ARDENTĂ Navă cu vele care are tendinţa de a veni în vânt. În acest caz centrul de rezistenţă laterală a apei la înaintarea navei se află înaintea centrului de velatură.

NAVĂ AUTODESCĂRCĂTOARE *MC* navă destinată transportului de mărfuri în vrac şi echipată cu mijloace proprii de descărcare (benzi rulante, transportoare, role etc.), încărcarea efectuându-se cu mijloacele portului.

NAVĂ AUTOPROPULSATĂ *v.* navă; *sin.* navă cu propulsie proprie.

NAVĂ AUXILIARĂ *v.* navă.

NAVĂ-BARC Velier cu 3–5 arbori cu greement pătrat, cu excepţia artimonului (numit şi *bate-pupa*), care are greement auric; nava-barc cu trei catarge se mai numeşte şi „bric cu artimon".



Navă-barc cu patru arbori (variantă)
(După Admiralty Manual of Seamanship)

NAVĂ-BAZĂ *mil.* Navă auxiliară pentru cazarea personalului şi deservirea tehnico-materială a unui grup de nave mici (submarine, distrugătoare, vedete torpiloare ş.a.) aflate în staţionare sau în refacere.

NAVĂ-BAZĂ PENTRU BALENIERE Navă de mare tonaj (peste 20 000 tdw), prevăzută cu instalaţii şi mijloace pentru prelucrarea parţială a produselor de pescuit, facerea buncărului etc., precum şi cu încăperi de locuit şi sanitare pentru echipaje. Însoţeşte, de regulă, opt-zece baleniere.

NAVĂ BUNĂ *MC* Navă în stare de navigabilitate, capabilă să execute o călătorie.

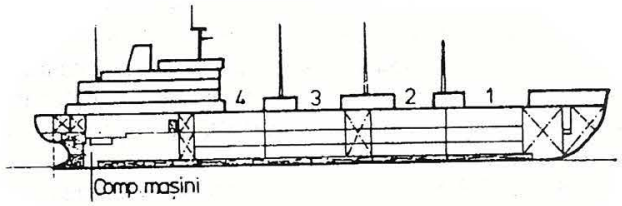
NAVĂ-CAPCANĂ *mil.* Navă de război (de obicei, un fost cargou), cu aspect inofensiv, folosită îndeosebi în primul război mondial în lupta împotriva submarinelor.

NAVĂ CARE DEPĂŞEŞTE Conform RPAM, este nava care se apropie de o altă navă, venind dintr-o direcţie mai mare de două carturi înapoia traversului acesteia din urmă şi din drumul căreia trebuie să se îndepărteze: *sin.* navă care ajunge din urmă.

NAVĂ-CISTERNĂ Navă destinată transportului de lichide în vrac, de ex., petroliere, nave de transportat apă etc.

NAVĂ-CISTERNĂ PENTRU CHIMICALE 1. Navă destinată transportului de acizi şi altor substanţe chimice în tancuri. **2.** Navă construită sau adaptată în mod special pentru a transporta un caric de substanţe chimice lichide în vrac. În definiţie sunt incluse şi petrolierele (definiţia Convenţiei) internaţionale pentru prevenirea poluării marine, 1973).

NAVĂ COLECTOARE *pesc.* Navă de construcție specială, destinată transportului peștelui oceanic preluat de la traulere și predat la navele-uzină sau în porturi. Este echipată cu instalații de încărcare/descărcare, spații frigorifice și uneori instalații de prelucrare a peștelui. N.C. fac și oficiul de aprovizionare a traulerelor pe care le deservesc. La seria de 4 nave colectoare intrate în compunerea Întreprinderii de pescuit oceanic (IPO) Tulcea (Polar I–IV) construite în RDG și URSS (1972–1973) s-a adăugat o nouă serie de N.C. (Polar V–XII) de același tip construite la Galați (1980–1982) având următoarele caracteristici: 7 000 tdw; dim. 129,59 x 17,70 x 7,50 m; vit. 16,5 Nd; *v.* Flota de Pescuit Oceanic.



Navă colectoare tip polar III:
1, 2, 3, 4 – magazii.

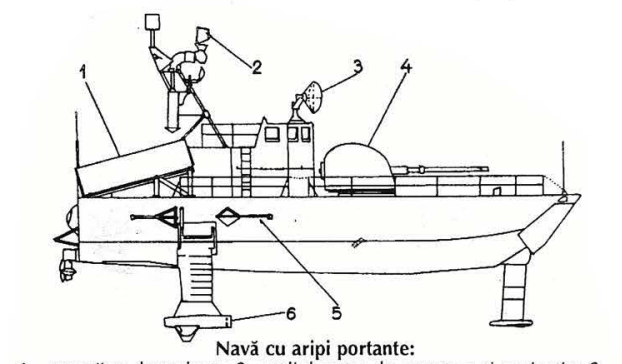
NAVĂ-COMANDANT *mil.* Navă pe care comandantul unei grupări (grup) și-a arborat marca de comandament. De regulă, N.-C. este dotată cu numeroase mijloace de transmisiuni pentru legătura cu subordonații, precum și cu mijloace pentru supravegherea situației aeriene, navale și submarine. **N.-C. amfibie** Navă pe care se ambarcă comandanții forțelor navale și trupelor de debarcare. Este prevăzută cu instalații complexe de transmisiuni și cu posturi de comandă pentru statele-majore navale și terestre.

NAVĂ COMERCIALĂ *MC* Navă destinată transporturilor de mărfuri și de persoane pe mare sau pe ape interioare; *v.* navă; *sin.* navă de comerț.

NAVĂ COMERCIALĂ ARMATĂ Navă comercială prevăzută cu armament defensiv în timp de război. Nu este considerată navă de război. Armarea navelor comerciale a constituit o practică obișnuită pe timpul marinei cu vele, în lupta împotriva corsarilor și piraților; a fost reluată în primul și în cel ce-al doilea război mondial.

NAVĂ CORSAR *v.* cursă.

NAVĂ CU ARIPI PORTANTE Navă autopropulsată cu



Navă cu aripi portante:
1 – aruncător de rachete; *2* – radiolocator de cercetare și navigație; *3* – radiolocator de urmărire; *4* – turele; *5* – apărătoare; *6* – aripi portante.

aripi portante montate sub corpul acesteia; la o anumită viteză se creează o forță de sustentație capabilă să ridice nava la suprafața apei, rezistența apei la înaintare reducându-se substanțial. Acest tip de navă se caracterizează prin manevrabilitatea sa deosebită, nu formează valuri, nu are ruliu și tangaj în timpul înaintării etc. Navigă în special pe fluvii, pe lacuri și pe mare calmă în zone de litoral.

NAVĂ CU BORDAJE ONDULATE Navă al cărei bordaj între linia de încărcare de vară și curbura gurnei prezintă două ondulații orizontale destinate să întârzie și să limiteze formarea și efectul valurilor produse de mișcarea verticală a apei și a navei și să permită o scurgere cât mai rapidă spre pupa a firoanelor de apă. În acest mod, valul de prova nu se dezvoltă decât parțial, vârtejurile sunt reduse și ca rezultat se obține o creștere a vitezei.

NAVĂ CU CAPACITATE DE MANEVRĂ REDUSĂ Navă care, dată fiind natura lucrărilor pe care le efectuează, are o capacitate limitată de a manevra, conform Regulilor de drum: balizoare, cabliere, drăgi, portavioane la apuntare și decolare, dragoare de mine cu draga la apă.

NAVĂ CU PERNĂ DE AER Navă care se deplasează alunecând pe un strat de aer pompat cu ajutorul unor turbosuflante verticale. Propulsia se realizează cu motoare turbopropulsoare sau turboreactoare aeriene care asigură o viteză de 80–100 Nd. Înălțimea deasupra apei este de 0,5–3 m. Acest tip de navă prezintă numeroase avantaje: eliminarea rezistenței apei la înaintare, posibilitatea navigației deasupra apelor puțin adânci, acolo unde navele cu elice nu au acces, posibilitatea trecerii de pe suprafața apei pe uscat etc.

NAVĂ CU PROPULSIE MECANICĂ 1. Navă propulsată cu mijloace ce efectuează un lucru mecanic: turbine, mașini alternative, motoare. 2. Navă ce folosește la un moment dat propulsia mecanică. În sensul Regulilor de drum, o navă cu vele având velele întinse și un motor auxiliar în funcțiune este N.c.P.M.

NAVĂ CU PROPULSIE NUCLEARĂ Navă echipată cu o centrală nucleară care furnizează energia necesară propulsiei. Folosit inițial la navele militare, sistemul s-a extins și la navele de transport, spărgătoarele de gheață etc. Acest tip de nave prezintă avantajul unei autonomii foarte mari, practic limitată doar de rezistanța echipajului și de rezervele de alimente la bord.

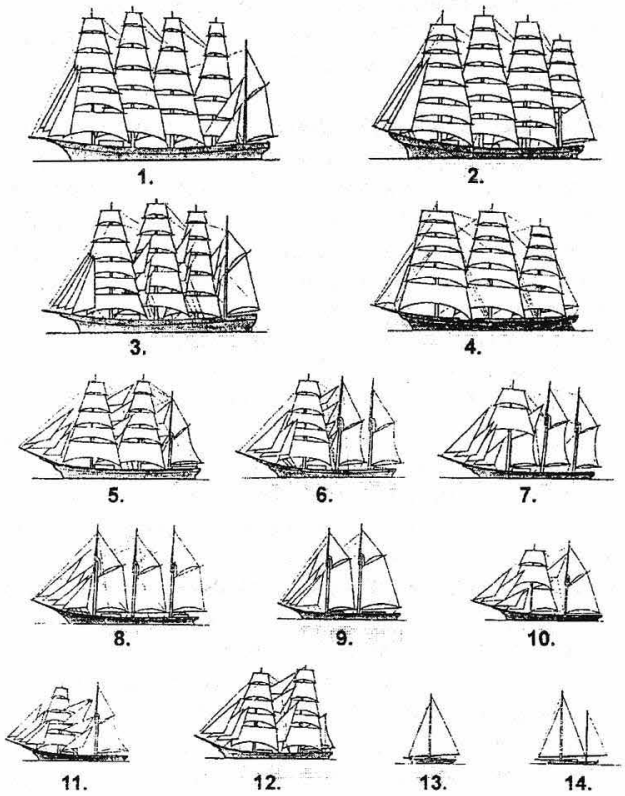
NAVĂ CU RAME Navă propulsată cu ajutorul ramelor.

NAVĂ CURIER Navă de mic tonaj folosită în cadrul flotei pentru distribuirea corespondenței, a ordinelor scrise sau verbale sau în alte scopuri; *sin.* avizo.

NAVĂ CU TREI INSULE *v.* insulă.

NAVĂ CU TREI PUNȚI *ist.* Navă de linie cu trei punți de tunuri (până la 120 de piese), fiind folosită adesea ca navă-comandant; *sin.* trei punți.

NAVĂ CU VELE Navă propulsată cu ajutorul vântului, care acționează asupra velelor. Cunoscând o largă înflorire și diversitate până la începutul sec. XX, N.c.V. sunt folosite în prezent doar în scopuri limitate: cabotaj, pescuit, școală etc.



Principalele tipuri de nave cu vele:
1 – navă-barc cu 5 arbori; *2* – navă cu 4 arbori (cu greement pătrat); *3* – navă-barc (cu 4 arbori); *4* – navă cu 3 arbori (cu greement pătrat); *5* – navă-barc cu 3 arbori; *6* – barchentină; *7* – goeletă cu gabieri (cu 3 arbori); *8* – goeletă cu pic (cu 3 arbori); *9* – goeletă cu pic (cu 2 arbori); *10* – goeletă cu gabieri (cu 2 arbori); *11* – brigantină (sau bric-goeletă); *12* – bric; *13* – slup (cuter); *14* – Ketch.
După „De Grote Zeilschepen" (Olanda)

NAVĂ CU VELE ŞI ZBATURI/ELICE Navă caracteristică perioadei de trecere de la propulsia cu vele la cea cu aburi (mixtă). Zbaturile (respectiv elicea) erau acţionate de o maşină alternativă pusă în mişcare cu aburii produşi de o căldare. Deplasarea cu ajutorul maşinii se făcea în caz de vânt nefavorabil sau pentru manevra de intrare şi ieşire din port. Când nava se deplasa cu vele, maşina era oprită. Pentru a nu opune rezistenţă la înaintarea cu vele, elicea corvetei franceze „Chaptal" (pe care a navigat şi compatriotul nostru Ion Ghica în calitate de guvernator al Insulei Samos pe când lupta împotriva piraţilor pe timpul Războiului Crimeii) era retrasă într-un tunel special.

NAVĂ/AMBARCAŢIUNE DE AGREMENT Navă, yacht sau ambarcaţiune cu vele sau cu motor, fără scop lucrativ, destinată exclusiv voiajelor de agrement şi amenajată în acest scop. Din punct de vedere constructiv şi al siguranţei în navigaţie, se supune normelor CIOVUM.

NAVĂ DE BALIZAJ *v.* balizor.

NAVĂ DE BĂTĂLIE (battleship) Cea mai puternică navă de luptă a flotelor mondiale, construită mai întâi în Franţa începând din 1860, care a înlocuit nava de linie din lemn şi propulsată cu ajutorul velelor. Termen livresc; *v.* navă de linie.

NAVĂ DE BLOCARE/OBSTRUARE *mil.* Navă scufundată la intrarea unui port (unui loc de staţionare) pentru a împiedica ieşirea flotei adversarului.

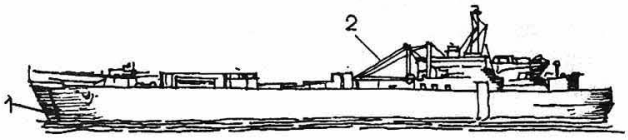
NAVĂ DE CALCUL 1. Navă ale cărei dimensiuni au fost luate în consideraţie în procesul proiectării unui canal sau unei ecluze. **2.** Navă luată ca unitate în efectuarea diferitelor calcule tehnico-economice.

NAVĂ DE CERCETARE Navă dotată cu aparatură specială şi destinată cercetărilor marine în diferite domenii: biologie, fizică, geologie etc. Poate fi navă de suprafaţă sau submarin.

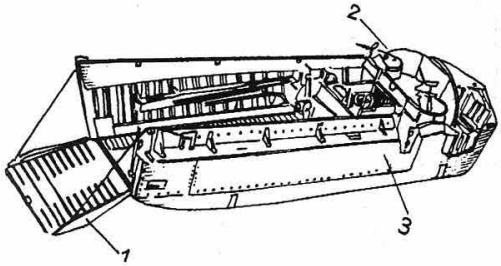
NAVĂ DE CERCETĂRI SUBACVATICE LA MARE ADÂNCIME Navă oceanică special amenajată pentru a putea efectua neîntrerupt, vreme îndelungată, cercetări şi explorări ale fundului mărilor şi oceanelor. Având o mare autonomie, nava foloseşte pentru cercetare atât aparatura şi mijloacele proprii, cât şi minisubmarine, batiscafe, batisfere, turele etc., care se ambarcă după nevoi şi pentru care joacă rolul de „navă-bază".

NAVĂ DE CROAZIERĂ Navă destinată unor activităţi protocolare (excursii, plimbări cu delegaţii sau persoane oficiale etc.) în porturi, în apropierea coastei mării, pe apele interioare, pe lacuri, în Deltă etc. Se caracterizează prin calităţi nautice deosebite, având şi un confort corespunzător unor asemenea activităţi. Caracteristicile concrete pot fi diferite de la navă la navă, în raport de nevoi. Navele de croazieră se construiesc atât din materialele obişnuite cât şi din mase plastice armate cu fibră de sticlă.

NAVĂ DE DEBARCARE *mil.* Navă destinată transportului de trupe şi de tehnică de luptă în vederea debarcării desantului maritim. Numeroasele tipuri de nave şi vedete de debarcare/desant sunt cunoscute la noi ca şi în alte flote mai ales sub denumirile prescurtate din l. engleză cum sunt: LST (landing ship, tanks) navă de desant tancuri, LSI (Landing craft infantry) vedetă de desant infanterie, LCT (landing craft, tanks) vedetă de desant tancuri, LSD doc de desant, AKA/LKA transportor de materiale de desant, APA/LPA transportor de trupe de desant ş.a. Caracteristic



Navă de debarcare tancuri (LST):
1 – rampă; *2* – bigă.



Navă mică de debarcare infanterie (LSI):
1 – rampă; *2* – tun automat; *3* – cuirasă.

pentru LST-uri, LCT-uri ş.a. este faptul că nava vine direct pe plajă, perpendicular pe litoral, iar vehiculele şi trupele coboară pe uscat pe o rampă care se coboară în momentul când prova atinge ţărmul.

NAVĂ DE DEBARCARE TRUPE Navă de construcție specială (de dimensiuni mici), destinată pentru debarcarea nemijlocită pe plajă a trupelor de infanterie. Nava se apropie perpendicular de plajă și se ține cu prova pe uscat, în timp ce pupa se ține pe ancoră. Prova, care are un pescaj mult mai mic decât pupa, este prevăzută cu o rampă rabatabilă care permite militarilor să coboare pe mal, trecând printr-o apă care în general ajunge abia până pe la brâu. După debarcare, trupele își desfășoară acțiunile pe uscat, iar nava își închide la loc prova cu platforma rabatabilă și, trăgându-se pe ancoră, ajunge iar la apa adâncă, de unde se retrage spre larg, făcând loc mijloacelor de debarcare a tehnicii grele. De regulă, debarcarea primilor infanteriști (în general, din infanteria marină) este precedată de un val de tancuri ușoare amfibii pentru neutralizarea elementelor înaintate ale apărării **antidesant** a inamicului.

NAVĂ DE DEGAZARE ȘI DE DECONTAMINARE Tip de navă utilată special pentru efectuarea operațiilor de degazare și de dezactivare radioactivă a navelor militare sau civile, precum și a altor obiective. Face parte din clasa de nave utilitare: de asistență medicală, protecție chimică, bacteriologică, radioactivă ș.a.

NAVĂ DE DESANT *mil.* Navă de construcție specială, folosită la efectuarea nemijlocită a debarcării pe mal a desantului maritim. Numeroasele tipuri de nave de desant (debarcare) sunt cunoscute la noi, ca și în alte flote, mai ales sub denumirile prescurtate din limba engleză, cum sunt: LST (Landing ship, tanks) navă de desant tancuri; LCT (Landing craft, tanks) vedetă de desant tancuri; LSD doc de desant; AKA/LKA transportor de materiale de desant; APA/LPA transportor de trupe de desant ș.a. Caracteristic pentru LST-uri, LCT-uri etc. este faptul că nava vine direct pe plajă, perpendicular pe țărm, iar vehiculele și trupele coboară la uscat pe o rampă care se lasă în jos în momentul când prova atinge malul. Navele de debarcare/desant au cunoscut o mare dezvoltare pe timpul celui de al doilea RM, însă ele au apărut încă din Evul Mediu, când cruciații se foloseau de un fel de LST pentru cai numit uxer.

NAVĂ DE FORAJ ȘI PROSPECȚIUNI MARINE Navă specializată pentru efectuarea de foraje în subsolul marin, cât și pentru cercetarea platoului continental în vederea descoperirii a noi rezerve de petrol. Este înzestrată cu aparatură de cercetare și localizare a pungilor de petrol, cât și cu instalația de foraj necesară.

NAVĂ DE LINIE 1. *mil., ist.* Cea mai mare și cea mai puternică navă de luptă care a dominat mările începând cu războaiele anglo-olandeze (sec. XVII) și terminând cu cel de-al doilea război mondial. Inițial, N.d.L. erau propulsate cu vele, apoi cu mașini alternative și turbine, ultimele având și o cuirasă puternică. Caracteristicile N.d. L. în anii celui de-al doilea război mondial: depl. maxim 65 000 t; VIII–XII tunuri de 406 mm; grosimea maximă a cuirasei în borduri 406 mm, iar cea a punților 300 mm; puterea mașinilor 250 000 CP; vit. 25–30 Nd. Raza de acțiune 15 000 Mm. După apariția armei nucleare, a rachetelor și dezvoltarea portavioanelor, rolul N.d.L. s-a redus considerabil, cele existente în prezent purtând denumirea de nave de sprijin cu foc. **2.** Navă de comerț ce se deplasează pe un itinerar fix.

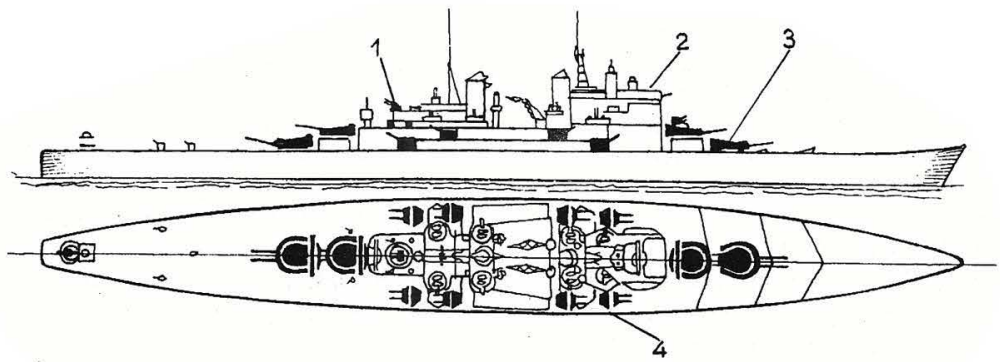
NAVĂ DE LUPTĂ 1. Navă militară prevăzută cu armament și alte mijloace speciale pentru a duce acțiuni de luptă. *Sin.* navă de război **2.** (*engl.* Battleship) Termen livresc; *v.* navă de linie, navă de bătălie.

NAVĂ DE MĂRFURI GENERALE Navă destinată transportului unei mari varietăți de mărfuri ambalate. Are în general o singură punte, unul sau mai multe coridoare, magazii din bord în bord, cu guri de magazie largi și cu numeroase dispozitive de încărcare/descărcare.

NAVĂ DE PASAGERI Navă care transportă peste 12 pasageri cu bagajele lor și o cantitate redusă de obiecte strict necesare. Pot fi maritime sau fluviale. N.d.P. trebuie să îndeplinească urm. condiții: grad înalt de rezistență și stabilitate, rezervă mare de flotabilitate, compartimente etanșe, bord liber înalt, siguranță maximă în navigație, dotare cu mijloace suficiente de comunicație, de salvare și PCI, asigurând confortul necesar pentru pasageri.

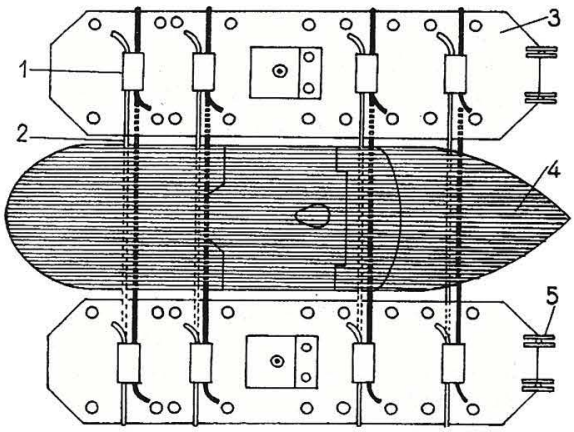
NAVĂ DE PATRULARE COSTIERĂ Navă care supraveghează navigația în apropierea și în largul litoralului propriu, verificând și impunând respectarea normelor dreptului maritim în apele teritoriale, în zona contiguă și în limitele zonei economice exclusive. Pentru a-și putea îndeplini misiunea, nava are viteză mare și dispune de un armament adecvat. În timp de pace se subordonează marinei grănicerești (numită în unele țări „gardă de coastă"), în caz de război poate intra în compunerea marinei militare.

NAVĂ DE RANFLUARE Navă folosită pentru ranfluarea (ridicarea) epaveior. În acest scop se umplu cu apă anumite tancuri, ceea ce mărește pescajul, apoi scafandrii trec pe sub epavă lanțuri sau sârme cărora li



Navă de linie:
1 – tunuri AA; *2* – comandă; *3* – turelă pentru artileria principală; *4* – turelă pentru artileria mijlocie.

se ia volta pe punte. Pompând apa din tancuri, N.d.R. ridică epava, iar ansamblul este transportat pe un fund mai mic; operația se repetă până când epava este scoasă la suprafață.



Navă de ranfluare:
1 – stopă; *2* – sârme trecute pe sub epavă; *3* – navă de ranfluare; *4* – epavă; *5* – fălci

NAVĂ DE SALVARE 1. Navă de construcție specială, destinată salvării vieților umane și navelor aflate în pericol pe mare. Se caracterizează prin calități nautice deosebite, fiind capabilă să navige pe orice mare și în condiții meteorologice grele. Prima N.d.S. românească – RM 101 – a fost construită de Șantierul Naval Galați (1955) și a intrat în același an în serviciu. **2.** *mil.* Navă militară care, în cel de-al doilea RM, era destinată salvării navelor avariate în luptă și a naufragiaților.

NAVA DE STINS INCENDII Navă folosită de pompierii din orașele-porturi. În esență, N.d.S.I. este un remorcher mare, echipat cu pompe de mare capacitate, care pot produce jeturi de apă de până la 45 000 litri pe minut. În sec. al XIX-lea, N.d.S.I. foloseau pompe acționate cu aburi, însă în prezent se folosesc motoare cu combustie internă, în special cele Diesel. O asemenea navă are, de regulă, un pescaj de 2 m, lățimea de 7–12 m și o viteză de 16 Nd. În 1961 a intrat în serviciu un tip de navă de stins incendii propulsată și guvernată cu jet de apă imers.

NAVĂ DE SUPRAFAȚĂ *mil.* Navă de luptă sau cu destinație specială din dotarea marinei militare care, în funcție de principiul de menținere la suprafața apei, poate fi: navă cu deplasament (se menține pe apă datorită presiunii hidrodinamice a apei asupra carenei); fără deplasament – nave cu aripi portante, cu pernă de aer (se deplasează pe apă datorită acțiunii forțelor dinamice). Noțiunea de N.d.S. a apărut în sec. XX, când au fost puse în funcțiune primele submarine. N.d.S. sunt dotate cu armament și mijloace de luptă în funcție de tipul și destinația navei.

NAVĂ DE SUPRAVEGHERE OCEANICĂ Navă auxiliară special construită și/sau amenajată pentru a rămâne vreme îndelungată în largul oceanului în vederea culegerii unui anumit tip de date cu valoare științifică și/sau militară, cum ar fi evoluția în spațiu a navelor cosmice și a sateliților artificiali ai Pământului, magnetismul terestru, schimbările hidrometeorologice, deplasarea ghețarilor, fauna și flora, traficul naval etc.

NAVĂ DE 74 *ist.* Navă de linie cu 74 de tunuri, tipică pentru perioada flotelor cu vele. v. Fig.

NAVĂ DE TRANSPORT *mil.* Navă specializată – sau amenajată în timp de război – pentru transportul de materiale, iar la nevoie, și de oameni.

NAVĂ DE TRANSPORT DE ATAC *mil.* Navă folosită în cel de-al doilea RM pentru transportul trupelor de desant maritim cu ambarcațiuni de asalt purtate la grui, care erau lăsate la apă și dirijate spre punctele de debarcare.

NAVĂ DIRECTOARE *mil.* Navă în raport cu care celelalte nave mențin formația ordonată; *sin.* ghid.

NAVĂ-DOC DE DEBARCARE Navă prevăzută în interior, la pupa, cu un spațiu, denumit puțul docului, ce poate fi închis etanș cu ajutorul unei porți. Sistemul permite transportul ambarcațiunilor de asalt

NAVĂ-FAR Navă prevăzută cu o instalație de far, o instalație de radiofar, o stație de radio, o instalație de semnalizare submarină, semnale de ceață etc. și ancorată în locurile periculoase, acolo unde nu se poate construi un far. Se piturează în culori vizibile – de regulă, roșu și alb – având numele înscris pe bordaj.

NAVĂ FLUVIALĂ Navă cu sau fără propulsie, destinată navigației pe un curs de apă.

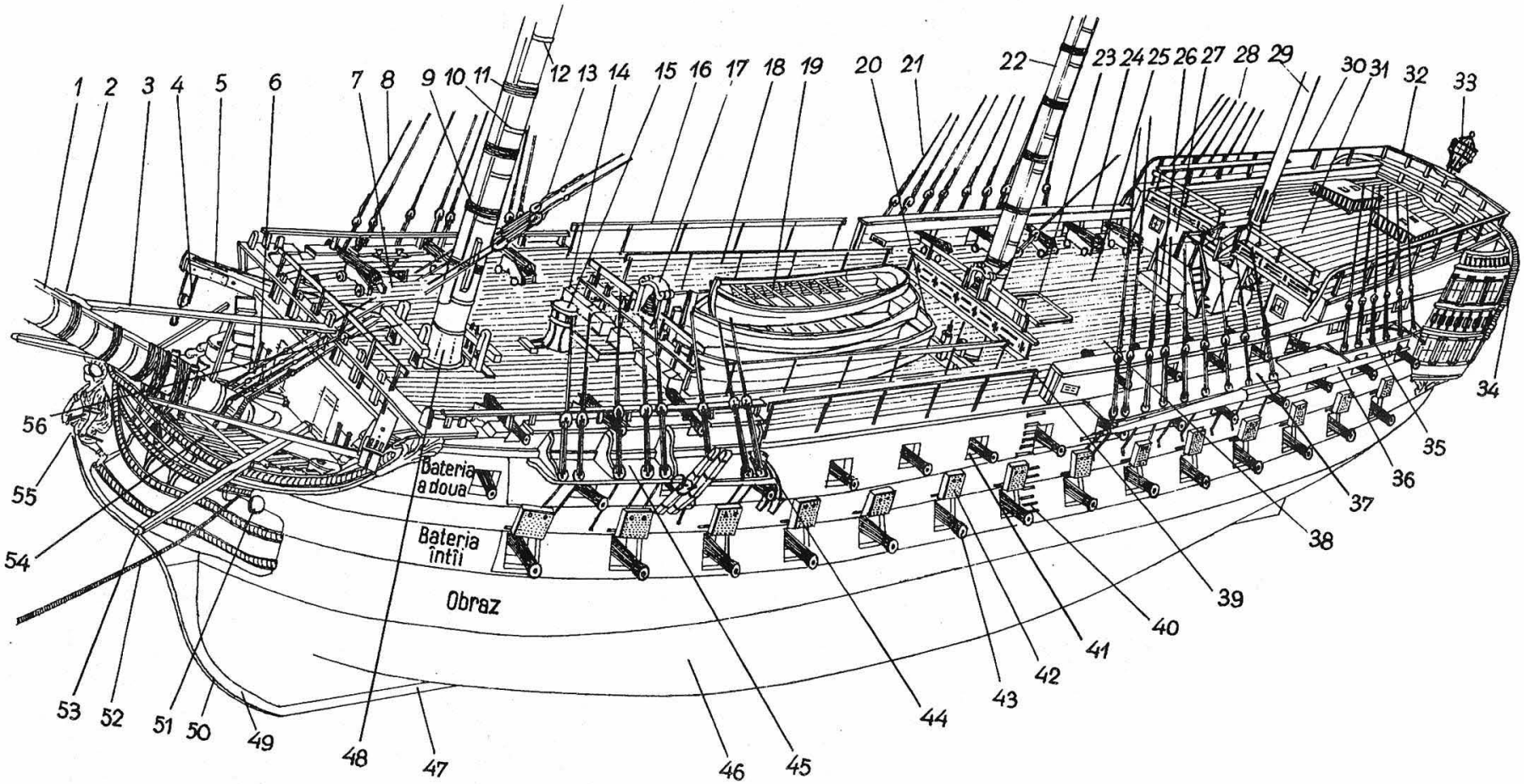
NAVĂ „FOARFECĂ" Navă ce se poate desface în două, de-a lungul unei linii mediane, formând o „capcană" în formă de V care colectează petele de petrol deversat în apele mărilor. Experiențele au arătat că nava „foarfecă" rezistă la furtuni mai bine decât alte nave. Când „foarfeca" închide brațele, nava devine un petrolier obișnuit. Are o capacitate de cca 5 000 tone.

NAVĂ FRIGORIFICĂ Navă special construită pentru transportul produselor perisabile (citrice, ouă, carne, pește, fructe etc.) asigurându-se menținerea lor în stare proaspătă prin refrigerare sau congelare. Dispune de instalații frigorifice corespunzătoare și magazii prevăzute cu izolații termice speciale. Tonajul N.F. este relativ redus (6 000–10 000 tdw) și sunt dotate cu motoare puternice (până la 10 mii CP) pentru a realiza viteze mari și a reduce astfel durata transportului.

NAVĂ-GOELETĂ *v.* barchentină.

NAVĂ HIDROGRAFICĂ Navă amenajată special pentru a executa lucrări hidrografice și hidrologice (uneori și metorologice și geofizice) în zona litoralului, pe platoul continental sau în largul mărilor și oceanelor. Cele mai importante lucrări de acest gen sunt ridicări (sondaje) hidrografice, determinarea structurii și a compoziției fundului mării, măsurarea direcției și vitezei curenților marini și oceanici, a compoziției și temperaturii apei la diferite adâncimi, cercetarea mediului marin (floră, faună etc.), determinarea transparenței și culorii apei. Alte misiuni: dragaj hidrografic, observații meteorologice (vânt, presiune, vizibilitate, nebulozitate, temperatura aerului, fenomene meteorologice), amplasarea de geamanduri și a altor mijloace de asigurare a navigației.

NAVĂ „LIBERTY" *ist.* Tip de cargou de aproximativ 10 500 tdw și 7 500 TRB cu mașini alternative de 2 000 CP construit în serie în SUA, Canada și alte state în anii



Navă de 74:

1 – bompres; *2* – legătură de bompres; *3* – pasarelă; *4* – capon; *5* – gruie de capon; *6* – sabord de goană; *7* – teugă; *8* – sarturile coloanei trinchet; *9* – geamăn; *10* – cerc de catarg; *11* – legătură; *12* – arbore trinchet; *13* – straiul mare; *14* – cheson pentru arme; *15* – cabestan; *16* – balustradă; *17* – clopot; *18* – culoar; *19* – bărci în cuib; *20* – centru; *21* – sarturile coloanei mari; *22* – arbore mare; *23* – tambuchi; *24* – copastie; *25* – cuarterdec; *26* – banc de cart; *27* – frontonul dunetei; *28* – sarturile coloanei artimon; *29* – arborele artimon; *30* – parapet; *31* – dunetă; *32* – coronament; *33* – felinar; *34* – butelii; *35* – portsartul babord al arborelui artimon; *36* – vergă de rezervă; *37* – portsartul babord al arborelui mare; *38* – castel pupa; *39* – tăietură; *40* – scară de bordaj; *41* – sabord; *42* – capac de sabord; *43* – tun; *44* – ancoroate; *45* – portsartul babord al arborelui trinchet; *46* – opera vie; *47* – chilă; 48 – cămașa catargului; *49* – etravă; *50* – taiemare; *51* – nară; *52* – cablul ancorei; *53* – butafor; *54* – galion; *55* – figura galionului; *56* – apostoli.

1941–1945 pentru transporturile militare în convoaie, necesare în al doilea RM. SUA au construit 2 710 nave de acest tip. Pe parcurs au fost scoase din serviciu. În prezent, pentru transporturile militare se construiesc noi tipuri de nave moderne.

NAVĂ LUNGĂ (*lat.* „navis longa") *ist.* Navă de luptă, propulsată mai ales cu rame. Raportul dintre lungime şi lăţime era în medie de 8 : 1.

NAVĂ LUNGĂ VIKINGĂ *ist.* Tip de navă cu vele şi rame predominantă în apele nord-europene timp de peste 1500 de ani şi care a jucat un rol important în istorie. Cu o lungime de 14–23 m, având bordajul în clin (cu filele suprapuse) şi dispunând de o singură velă (pătrată), era deosebit de rezistentă pe timp de furtună. A fost folosită de vikingi în raidurile lor piraterești din sec. IX, iar în anul 1000 a dus în America expediţia lui Leif Eriksson. De asemenea, a fost folosită de către olandezi, francezi şi germani atât în scopuri comerciale, cât şi militare. Unele dintre variantele din secolul al XI-lea reprezentate pe tapiseria de la Bayeux au catargurile susţinute de sarturi, ceea ce duce la concluzia că velele lor pătrate puteau fi manevrate astfel încât să poată naviga chiar şi cu vânt de travers. Trecerea la cârma cu pană în jurul anului 1200 a dus la diferenţierea provei de pupa, până atunci identice, şi la apariţia unor modificări ale navei lungi.

NAVĂ MARITIMĂ Navă destinată transportului de mărfuri şi pasageri pe mare, exploatării bogăţiilor naturale ale mărilor şi oceanelor, salvării sau scoaterii navelor puse pe uscat sau scufundate, remorcajului, precum şi îndeplinirii unor scopuri militare.

NAVĂ MILITARĂ Navă destinată executării misiunilor de luptă specifice, fiind dotată în acest scop cu armamentul corespunzător. N.M. din antichitate: trirema, birema, liburna ş.a.; din Evul Mediu: bombarda, brigantina, dromonul, galera, galionul ş.a.; din epocile modernă şi contemporană: nava de linie, portavionul, submarinul, crucişătorul, monitorul, nava de debarcare, vedeta torpiloare ş.a.; *sin.* navă de război.

NAVĂ MILITARĂ „INVIZIBILĂ" Navă specială care, datorită materialelor şi tehnologiilor folosite la construcţia ei, este greu detectabilă cu ajutorul radiolocaţiei, razelor infraroşii sau al altor sisteme de căutare. Învelişul corpului şi suprastructurii (confecţionat din materiale ce reflectă undele radar şi infraroşii) şi măsurile constructive adoptate (panouri reflectorizante de apărare a echipamentelor exterioare, mobilitatea pe verticală a catargelor, instalaţia ce creează în jurul navei o „perdea" fină de apă) conduc la recepţionarea confuză pe ecrane a siluetei navei şi la „derutarea" sistemelor de autoghidare a rachetelor. Propulsia cu jeturi de apă reduce câmpul acustic şi termic al navei.

NAVĂ MOALE Navă cu vele care are tendinţa de a cădea sub vânt, adică de a mări unghiul dintre direcţia vântului şi drumul său. În acest caz centrul de rezistenţă laterală a apei la înaintarea navei se află înapoia centrului de velatură.

NAVĂ NEPRIVILEGIATĂ *sin.* navă obligată.

NAVĂ NESTĂPÂNĂ PE MANEVRĂ Navă care nu poate manevra în conformitate cu Regulile de drum; pentru a indica acest lucru, se ridică luminile sau semnalele de zi prescrise. Un remorcher cu remorcă nu este considerat N.N.p.M. decât în cazuri speciale.

NAVĂ NOUĂ *MC* În convenţiile internaţionale, navă a cărei chilă a fost pusă mai târziu de o anumită dată şi căreia, în general, i se aplică integral convenţia respectivă.

NAVĂ NUDĂ *MC* Navă care se închiriază pe timp determinat, fără materiale şi echipaj (sau păstrând pe comandant, mecanicul şef etc.), unui navlositor-chiriaş.

NAVĂ OBLIGATĂ Navă pe care Regulile de drum o obligă să manevreze pentru a evita o altă navă; *sin.* navă neprivilegiată.

NAVĂ OCEANICĂ *MC* Navă de comerţ destinată navigaţiei pe drumuri maritime şi oceanice lungi sau de traversadă intercontinentală. Zona de navigaţie a acestor nave este fie nelimitată, fie limitată de zonele gheţurilor; *sin.* navă de cursă lungă.

NAVĂ-PARAGRAF Navă cu un tonaj brut sub 500 t, căreia nu i se aplică Convenţia internaţională pentru ocrotirea vieţii umane pe mare, Convenţia de la Londra pentru combaterea poluării marine etc.

NAVĂ PENTRU LUCRĂRI SUBACVATICE ŞI SALVARE MARITIMĂ Navă specializată pentru intervenţii tehnice complexe efectuate cu ajutorul unor instalaţii, dispozitive şi ansambluri (sisteme) aflate la bord: macarale puternice, instalaţie de ancorare în sistem papionaj sau de poziţionare dinamică, sistem de coborâre la mare adâncime pentru salvarea echipajelor submarinelor scufundate, dispozitive de lucru pe fundul mării, platformă pentru elicopter etc.

NAVĂ PCI Navă destinată stingerii incendiilor izbucnite pe alte nave sau la instalaţiile portuare. Pentru stingerea incendiilor foloseşte apă, spumă chimică, CO_2 etc., utilizând tunuri instalate pe afete speciale. N.P.C.I. pot fi maritime, de radă, fluviale etc.

NAVĂ POLIVALENTĂ Navă care poate transporta mărfuri în vrac, containere sau mărfuri generale.

NAVĂ PRIVILEGIATĂ Navă pe care Regulile de drum nu o obligă să manevreze pentru a evita o altă navă.

NAVĂ RO-RO („ROLL ON-ROLL OFF") Cargou modern de genul feribotului, caracterizat prin aceea că mărfurile transportate rămân încărcate în vehiculele cu care au fost aduse în portul de ambarcare şi cu care vor pleca pe uscat din portul de destinaţie. Accesul la bord şi respectiv debarcarea acestor vehicule se realizează cu ajutorul unor rampe speciale dispuse la prova, la pupa sau în borduri, ceea presupune ca nava să fie acostată în locuri special amenajate. Sistemul RO-RO permite încărcarea şi descărcarea navelor într-un timp foarte scurt, fără a fi nevoie de docheri, macarale etc. De regulă, navele cu capacitate RO-RO folosesc şi alte sisteme de transport moderne (containerizare, paletizare) sau clasice.

NAVĂ ROTUNDĂ *ist.* **1.** Navă de comerţ, propulsată mai ales cu vele, la care raportul dintre lungime şi lăţime era în general mai mic de 7 : 1, putând ajunge chiar şi la 3 : 1. **2.** *ist.* Navă cuirasată folosită între anii 1873–1875 în flota rusă pentru apărarea porturilor. A

fost construită după proiectul VAm Popov (al cărui nume îl poartă) și este concepută ca o navă rotundă cu deplasamentul și pescajul reduse și dotată cu o artilerie puternică. Cu toate că avea 6 elice, viteza navei nu depășea 6–7 Nd; nu asculta bine cârma și, din cauză că nu avea suficientă stabilitate, în timpul tragerii se rotea în jurul axei sale. În scurt timp s-a renunțat la construcția unor asemenea tipuri de nave.

NAVĂ SĂNĂTOASĂ Navă care are patenta de sănătate curată (netă), neexistând cazuri de boală infecțioasă la bord.

NAVĂ SELECȚIONATĂ *MC* Navă cu aparatură meteorologică mai completă decât cea obișnuită, care comunică, la ore fixe, datele meteorologice determinate în largul mării în vederea intocmirii hărții sinoptice.

NAVĂ SHELTERDECK *MC* Cargou de mărfuri uscate prevăzut cu o suprastructură continuă, deasupra punții principale acoperită cu o punte de adăpost formând astfel un coridor (*engl.* shelter) prin care se încarcă mărfuri. Este considerat „spațiu deschis" și nu se include în spațiul net al navei. Este destinat încărcării mărfurilor ușoare (plută, bumbac, cherestea ș.a.); *sin.* navă cu coridor.

NAVĂ-SPITAL Navă construită sau amenajată pentru a transporta răniți, bolnavi sau naufragiați. Convenția de la Geneva (12 august 1949) stipulează că N.–S. nu pot fi atacate sau capturate, cu condiția ca numele lor să fie comunicate beligeranților. N.–S se piturează în culori vizibile și poartă pavilion alb cu cruce roșie.

NAVĂ STÂNJENITĂ DE PESCAJUL SĂU Navă care, din cauza pescajului său și a adâncimii apei sub chilă, schimbă de drum cu dificultate (*noțiune nouă în Regulile de drum vizând inițial petrolierele mari, dar care, în redactarea finală, pare a se aplica oricărei nave*).

NAVĂ-ȘCOALĂ Navă folosită pentru formarea cadrelor de marină. N.–Ș. poate fi și velier.

NAVĂ-TRAMP Navă cu viteză medie mai redusă, care transportă mărfuri generale sau mărfuri solide în vrac, fără a avea un itinerar fix.

NAVĂ-ȚINTĂ Navă autopropulsată și telecomandată, având cuirasă puternică, care este folosită în unele flote ca țintă mobilă în tragerile de artilerie.

NAVĂ-UZINĂ *pesc.* Navă de construcție specială cu spații frigorifice de depozitare și congelare a peștelui, echipată cu sisteme mecanizate de prelucrare a acestuia (pește congelat, conserve, ulei și făină de pește etc.). Caracteristici: 1500–2000 tdw, dim. 80 x 90 x 14–16 x 5 m; vit. 12 Nd.

NAVĂ VECHE *MC* În convenții internaționale, navă a cărei chilă a fost pusă înainte de o anumită dată și căreia nu i se aplică convenția respectivă, decât într-o anumită măsură sau după un anumit interval de timp.

NAVE SURORI Nave de același tip și tonaj (deplasament) cu caracteristici de construcție asemănătoare, proiectate de regulă după același plan.

NAVEAM Aviz navigatorilor, cu caracter urgent, referitor la Atlanticul de Est și Mediterană.

NAVICERT Certificat de navigație pentru marfă eliberat în primul și al doilea RM de reprezentanții diplomatici sau consulul unui stat beligerant dintr-o țară neutră, prin care se atestă că marfa ce urmează a fi introdusă într-un anumit port neutru cu o anumită navă nu constituie contrabandă de război. S-a eliberat numai în timp de război.

NAVIFON Interfon folosit la bordul navei.

NAVIGÁ 1. A practica știința și arta navigației. **2.** A conduce navigația unei nave; *sin.* a face navigația. **3.** (*despre navă*) A se deplasa pe mare. **4.** A călători pe mare. ◇ „Marinarii navigă" (și nu „navighează").

NAVIGA ÎN VOLTE *v.* voltă (3).

NAVIGA PENTRU AUȘTEC *fl.* A naviga astfel încât la întâlnirea cu altă navă să se facă aușteс.

NAVIGA PENTRU DREAPTA *fl.* A naviga astfel încât la întâlnirea cu altă navă fiecare să țină malul din tribord.

NAVIGABIL (*despre un canal, fluviu*) Pe care se poate naviga.

NAVIGABILITATE 1. Capacitatea unei nave de a naviga. **2.** Calitatea unei căi de comunicație pe apă de a fi navigabilă.

NAVIGATOR 1. Persoană care face parte din echipajul unei nave maritime sau fluviale. **2.** Persoană care practică știința și arta navigației maritime sau fluviale; *sin.* ofițer cu navigatia.

NAVIGAȚIA FLUVIALĂ ROMÂNĂ (NFR) **Serviciul** – Prima instituție națională de navigație civilă pe Dunăre. Din inițiativa Directorului General al Regiei Monopolurilor Statului (RMS) Grigore Manu, la 1 nov. 1890 s-a inaugurat la Turnu-Severin serviciul de transporturi pe apă al Regiei, care reorganizat în 1898 își va schimba numele în „Serviciul Navigațiunii Fluviale Române" (NFR). Primele nave: RFI. „Despina Doamana". (ex. „Pacs") de 750 CP și 4 șlepuri de câte 350 t. capacitate. Primul inspector al noii instituții a fost Cpt. Franasovici, iar comandantul remorcherului „Despina Doamna" bănățeanul Ion Uratoriu, specialist în navigația prin cataracte. Odată cu reorganizarea din 1898 NFR a intrat sub conducerea Ing. Nicolae Ștefănescu care în anii următori a transformat instituția de navigație fluvială într-o unitate comercială rentabilă. Numărul agențiilor NFR în porturile românești și străine a crescut până în anul 1931 la 29. Primele agenții au luat ființă la Rusciuk și Giurgiu (1894), Galați și Brăila (1895), Calafat, Orșova (1896) ș.a. iar în străinătate la Sistov, Lom Palanca, Belgrad, Budapesta, Regensburg ș.a.

NAVIGAȚIE 1. Știința și arta de a conduce o navă dintr-un punct în altul al globului și de a face punctul navei în orice moment. Primul manual de N. a fost elaborat în țara noastră în 1899 de locotenent-comandor P. Demetriade din Marina Militară. **N. astronomică** N. folosind observațiile la aștri pentru a face punctul navei. **N. costieră** N. executată cu ajutorul reperelor terestre vizibile, folosind diferite procedee grafice. **N. Doppler** N. ce se efectuează pe baza efectului Doppler, măsurându-se variația frecvenței unei unde emise de navă sub apă și reflectată de fundul mării. **N. electronică** N. folosind radiogoniometria, radiolocația, sistemele de navigație hiperbolică (Decca, Loran,

Omega etc.) şi sateliţii. **N. fluvială** N. care constă în conducerea navei de-a lungul unui fluviu, prin observarea reperelor de pe maluri. Primul manual românesc de N.F. – „Precizii de navigaţie fluvială" – a fost elaborat de căpitanul C. Georgescu din Marina Militară în 1885, iar ediţia a doua (1902) a fost tipărită la Braşov de editura Ciurcu, cea dintâi editură românească din Transilvania. **N. hiperbolică** N. folosind mijloace hiperbolice (Decca, Loran, Omega etc.). **N. inerţială** N. cu ajutorul unei instalaţii compuse din acceleratometre care măsoară acceleraţia navei, putându-se apoi calcula viteza şi distanţa parcursă. **N. loxodromică** Modul cel mai obişnuit de N., urmând pe glob o curbă care poartă denumirea de loxodromă. Pe hărţile în proiecţie Mercator, loxodroma apare ca o linie dreaptă, ceea ce permite trasarea rapidă a drumului şi uşurează lucrul pe hartă. **N. marină** N. la suprafaţa mării, spre deosebire de N. submarină (*a nu se confunda cu N. maritimă*) **N. mixtă** *v.* N. ortodromică. **N. meteorologică** N. folosind datele meteorologice pentru a alege un drum prin zone cu mare bună care să permită sporirea la maximum a vitezei navei. N.M. se poate practica pe baza datelor publicate în hărţile-pilot (N. climatologică) sau, în ultimul timp, pe baza prevederilor meteorologice şi oceanografice, care sunt evaluate la un centru de conducere de la uscat, determinându-se pentru fiecare navă drumul optim. Sistemul se află în curs de perfecţionare. **N. ortodromică** N. pe arce de loxodromă ce formează pe hărţile în proiecţie Mercator un contur poligonal apropiat de ortodromă. N.O. propriu-zisă nu poate fi practicată decât pe un meridian sau pe ecuator, deoarece, în caz contrar, nava trebuie să schimbe continuu de drum pentru a urma ortodroma; *sin.* N. pe ortodromă, N. pe arc de cerc mare. **N. mixtă** N. la care ortodroma trece prin zone de gheţuri, adică pe arce de ortodromă unite printr-o loxodromă. **N. pe ceaţă** N. cu mijloace de radiolocaţie, hiperbolice, estima, sonda şi semnalele de ceaţă de la uscat. **N. pentru bărci de salvare** N. cu instrumente improvizate, ca astrolabul recurgând însă în principal la estimă. Dacă la bord există un sextant şi un cronometru se poate efectua N. astronomică **N. polară** N. printre gheţuri; este foarte dificilă, deoarce elementele ajutătoare pentru N. în mările polare reprezintă o raritate, iar hărţile sunt incomplete. De regulă, se recurge la sondă, la N. astronomică şi, în ultimul timp, la N. radioastronomică. **N. radar** N. folosind radiolocatorul, uneori împreună cu alte mijloace. **N. radioastronomică** N. folosind radiosextantul, care permite luarea de înălţimi la aştri chiar în timpul zilei, recepţionând undele electromagnetice emise de aceştia. N.R. necesită aparatură foarte costisitoare. **N. submarină** N. a submarinelor în imersiune; poate fi estimată, inerţială şi astronomică la cotă periscopică, aştrii fiind observaţi cu ajutorul periscopului. **N. cu sateliţi** N. de mare precizie efectuată cu ajutorul emisiunilor radio ale unor sateliţi artificiali ai Pământului, a căror frecvenţă variază conform fenomenului cunoscut în fizică sub denumirea de efect Doppler. N.c.S. necesită instalaţii complexe la uscat pentru urmărirea sateliţilor şi calculatoare de bord. **N. cu sonda** N. folosind sonda pentru măsurarea adâncimii apei şi pentru prelevarea de probe de fund, comparându-le cu datele hărţii. N.c.S. nu este destul de precisă, dar poate contribui la evitarea unui naufragiu. **2.** Transportul de mărfuri şi de pasageri pe apă. Distingem: N. maritimă şi N. interioară (pe fluvii, canale, lacuri). N.M. se împarte în N. de cursă lungă şi N. de cabotaj; *v.* cabotaj. **N.-tramp** *MC* Formă de exploatare a navelor destinate transportului de mărfuri, angajate – de la caz la caz – fără a avea o rută sau un program dinainte stabilit. Navlurile la navele-tramp sunt în general mai mici decât navlurile la navele de linie (2).

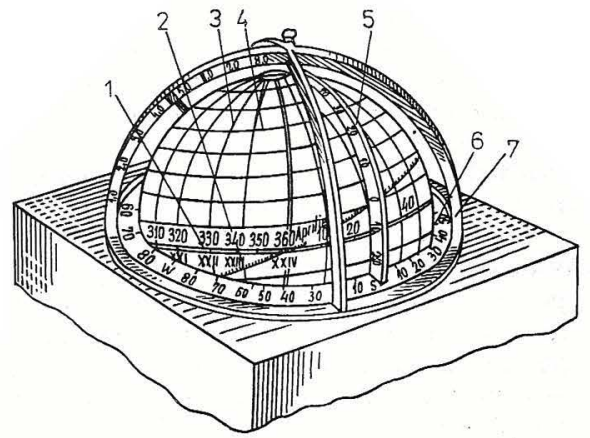
NAVIGAŢIE ÎN CURENŢI Formă a navigaţiei estimate în curenţi, în care drumul navei este în permanenţă corectat cu deriva de curent.

NAVIGAŢIE INTERNAŢIONALĂ *MC* Transporturi maritime efectuate cu nave de comerţ între state străine; *sin.* navigaţie de cursă lungă.

NAVIGAŢIE TACTICĂ *sin.* cinematică navală.

„NAVIPLANE N-50" Cea mai mare navă pe pernă de aer din lume (L 50 m), construită la Bordeaux (1976). Poate transporta cca 400 de pasageri şi 45 de autoturisme sau cinci autobuze mari. Navigă pe linia Boulogne–Dover.

NAVISFERĂ Instrument nautic ce serveşte la identificarea aştrilor ale căror înălţime şi azimut sunt cunoscute. Se compune dintr-o sferă cerească orientabilă, care poate fi acţionată cu ajutorul a două cercuri gradate, făcând-o să corespundă sferei cereşti văzute de un anumit observator. Cu ajutorul cercurilor gradate se pun înălţimea şi azimutul astrului şi se citeşte denumirea sa (dacă este o stea) sau coordonatele acestuia (dacă este o planetă nautică).



Navisferă:
1 – ecuator ceresc; *2* – ecliptică; *3* – meridian ceresc; *4* – paralel de declinaţie; *5* – cerc gradat; 6 – cerc orizontal; *7* – semicercuri gradate (0–90°) încrucişate.

NAVLON *ist.* Taxă percepută în Ţara Românească şi în Moldova în sec. XVII–XVIII pentru transportul pe Dunăre.

NAVLOSIRE *MC* Operaţie comercială prin care armatorul şi navlositorul convin printr-un contract de N. (Charter Party) asupra condiţiilor în care o navă comercială va transporta mărfuri pe calea apei. Se deosebesc trei categorii de contracte de N.: a) contracte

încheiate pe termen determinat, denumite „Time-Charter"; b) contracte încheiate pe durata uneia sau mai multor călătorii, denumite „Voyage Charter"; c) contracte prin care cel ce închiriază este considerat, pe durata transportului, proprietar al navei; aceste contracte poartă denumirea de „Charter by Demise" şi se referă întotdeauna la navă în întregime.

NAVLOSITOR *MC* Persoană fizică sau juridică care navlosește, pe bază de contract, o navă sau o parte din capacitatea de încărcare a acesteia, în schimbul unei sume, denumită navlu, pentru a efectua transporturi de mărfuri sau de pasageri.

NAVLOSITOR PRINCIPAL Navlositorul care, având posesia şi controlul navei în baza unui contract „Bareboat Charter", subînchiriază această navă altei persoane, semnând el contractul de subînchiriere în loc de a-l semna proprietarul navei.

NAVLU *MC* Sumă la care armatorul are dreptul pentru transportul mărfurilor cu nava şi predarea la destinaţie, aşa cum se prevede în conosament. **N. forfetar** N. plătit pentru toată nava sau pentru întreaga capacitate de încărcare a acesteia, indiferent de cantitatea de marfă încărcată; *sin.* N. global. **N. mort** N. datorat de navlositor sau, respectiv, de încărcător pentru marfa angajată, dar neîncărcată din vina sa.

NAVLU ACUMULAT Navlu calculat în portul de descărcare constituit din navlul propriu-zis plus sumele ce se cuvin armatorului din eventualele contrastalii, contrastalii extraordinare sau diverse cheltuieli efectuate în contul mărfii, minus cele datorate de armator navlositorului.

NAVLU „AD VALOREM" Navlu calculat în raport cu valoarea mărfurilor (efecte personale, obiecte de artă, metale preţioase etc.).

NAVLU CONTRA RAMBURS Modalitate de plată a navlului întâlnită de obicei la transportul coletelor; primitorul plăteşte întâi navlul în mâinile agentului sau ale comandantului navei şi apoi primeşte coletul sau marfa. În principiu, urmează regula navlului plătibil la destinaţie.

NAVLU DUS ŞI ÎNTORS Navlu calculat atât pentru mărfurile care pleacă cu o navă din porturile unui stat oarecare, cât şi pentru mărfurile ce vor fi aduse din străinătate în unul din porturile acelui stat.

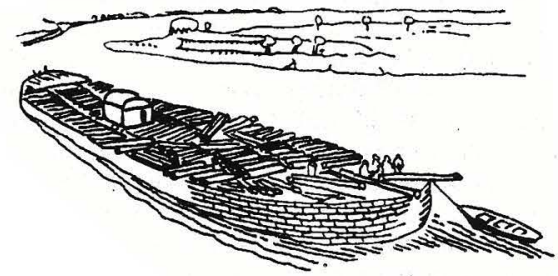
NAVLU GARANTAT Navlu care se plăteşte indiferent de accidentele mărfii sau navei. În contractul de navlosire este prevăzută adesea clauza prin care se stabileşte că navlul urmează a fi plătit, indiferent dacă nava sau încărcătura se pierd sau nu, cu condiţia însă ca pierderea să fie determinată de o cauză care depăşeşte posibilitatea de control a armatorului.

NAVLUL MĂRFURILOR ÎNAPOIATE Navlul pus în sarcina încărcătorului, când primitorii refuză marfa la destinaţie sau când nava împiedicată de a livra mărfurile este nevoită să le readucă în portul de încărcare. La acest navlu se adaugă cheltuielile ocazionate cu eventuala descărcare şi reîncărcare a mărfurilor respective.

NAVOMODEL Navă în miniatură construită de un amator de navomodele sau pentru a fi folosită ca model, exponat, experienţe, miniregate etc. având calităţi hidrodinamice şi înzestrate uneori cu sisteme speciale de propulsie şi de comandă.

NAVOMODELISM Ramură sportivă îmbrăţişată în special de tineret, al cărei scop constă în popularizarea cunoştinţelor marinăreşti. Navomodelele se construiesc pe baza clasificării adoptate în ţara noastră. Ele pot fi autopropulsate, nepropulsate, teleghidate, istorice, experimentale etc.

NAVRAT (*sârb.* nevrat – „fără întoarcere") *ist.* Gen de plută mare realizată din buşteni legaţi între ei pe care se transportau şi mărfuri. N. se foloseau, de regulă, pe cursurile de apă doar pentru navigaţia în aval, iar la destinaţie erau dezmembrate, lemnul fiind vândut iar echipajele reveneau la bază pe uscat. În sec. XVII, N. având forma unor luntri mari rudimentare de cca. 200 t, scurte şi late, cu fundul plat, erau folosite pentru transportul sării pe Olt de la Ocnele Mari la Dunăre. Odată ajunse la destinaţie, erau vândute odată cu sarea pentru lemnul din care erau construite. În sec. XIX s-au realizat şi N. refolosibile. (*pl.* Năvrăţi); *sin.* pod de navigaţie.



Navrat

NAVROM Întreprindere de navigaţie maritimă şi fluvială înfiinţată în februarie 1955 căreia îi erau subordonate navele româneşti. În 1965 întreprinderea a fost inclusă în Direcţia Navigaţiei maritime (DNM) care avea ca for tutelar Direcţia Generală a Navigaţieie Civile şi Telecomunicaţiilor din Ministerul Transporturilor. În 1978 întreprinderea se desfiinţează şi în locul ei apar: Întreprinderea de navigaţie NAVROM-Constanţa (exploatare flotă maritimă) şi Întreprinderea de navigaţie NAVROM-Galaţi (exploatare flotă fluvială). După 1990 fiecare din aceste două întreprinderi s-au divizat în companiile „Navrom", „Romline" şi „Petromin" la mare; şi întreprinderile de navigaţie Galaţi, Giurgiu, Turnu Severin, la fluviu, a căror activitate se desfăşoară şi în prezent.

NAVSTAR Sistem de navigaţie prin satelit conceput pentru exigenţe militare şi alcătuit din 18–24 staţii dispuse pe trei planuri orbitale distincte. Determinarea punctului se face pe baza semnalelor emise de utilizatorii înşişi.

NAXOS Ins. grecească în M. Egee care face parte din Arh. Ciclade. Supr. 415 km²; cca 20 mii loc. Relief muntos, aLt max. 1003 m. Ins. este constituită în cea mai mare parte din roci cristaline. Climă şi vegetaţie tipic mediteraneene; viticultură, citrice, măsline;

creşterea vitelor, pescuit. Zăcăminte de emeri (şmirghel).

NĂBOI Amestec de gheaţă cristalină şi zăpadă înmuiată, reprezentând o formă premergătoare a îngheţării unui curs de apă.

„NĂLUCA" *ist.* Torpilor dintr-o serie de 6 unităţi construite în 1914 la Fiume şi Triest. Caracteristici: depl. 226 t; dim. 57,8 x 5,8 x 1,5 m; turbine cu aburi de 5000 CP; vit. 26 Nd.; armament: II/66 mm, 2 TLT/450 mm. Navele au revenit României după primul RM în contul despăgubirilor de război prin desfiinţarea flotei austro-ungare. Au intrat în serviciu în cursul anului 1921. Se deosebesc ca siluetă: „Năluca", „Zmeul" (ex. F 84, F 83) cu două coşuri, „Zborul", „Vijelia", „Vârtejul" (ex. F 80, F 81, F 82) cu un singur coş. Ultimul înlocuind Torp. „Fulgerul" (ex. F 82) care a fost pierdut în urma eşuării în Str. Dardanele, (dec. 1921) când venea spre ţară. Repartizate Diviziei de Mare, au format iniţial împreună cu Ds. „Mărăşti" şi „Mărăşeşti" „Divizia de contratorpiloare". În perioada interbelică au fost folosite cu precădere pentru pregătirea de luptă. Armate corespunzător au format grupul naval de instrucţie şi de patrulare de-a lungul coastei în zona Sulina. În 1931 din motive tehnice şi financiare „Vârtejul", „Vijelia" şi „Viscolul" au fost casate şi dezmembrate. Torpiloarele rămase („Năluca", „Zmeul" şi „Zborul") au participat în al doilea RM, ca secţie în cadrul Forţei Navale maritime executând numeroase misiuni de luptă în cadrul operaţiunilor de minare (Constanţa, Varna, Sulina) convoiere ş.a. (1941–1943), iar zborul a participat la urmărirea convoaielor germane ce se retrăgeau pe Dunăre (aug.–sept. 1944). „Năluca" a fost scufundată de aviaţia sovietică la 20 aug. 1944 în portul Constanţa. Preluate de marina sovietică la 1 sept. 1944 şi restituite la 12 oct. 1944, cele două Torpiloare au fost amenajate ca escortoare purtând pe bordaj însemnele E–1 şi E–2. Ele au continuat activitatea în cadrul Forţelor Maritime participând la dragarea zonei Sulina (iun.–iul. 1947) şi au fost folosite şi ca navă-şcoală pentru studenţii Inst. Politehnic Galaţi. În 1959 navele au fost casate şi dezmembrate după un serviciu de 38 de ani în Marina Română.

NĂVOD *pesc.* Plasă de pescuit de dimensiuni mari ce poate fi manevrată manual sau mecanic. **N. de fluviu** Plasă de pescuit cu lungimea de 150–600 m, compusă din două aripi (fixă şi mobilă sau alergătoare), două privoade (fix şi mobil) şi o matiţă în care se adună peştele. Are un otgon cu plutitori şi camănă cu balast din lut ars. **N. de mare** Plasă de pescuit având aceeaşi construcţie ca N. de fluviu; lungimea sa este de 1 000–2 500, iar înălţimea, de 10–25 m. Este prevăzută cu flotori plutitori şi cu greutăţi.

NEAGRĂ, Marea ~ (*gr.* Pontus Euxinus, *lat.* Sarmaticum Mare, în Ev. Mediu – Mare Maggiore, Mare Maius) Mare continentală între Europa de SE şi Asia Mică, ţările riverane fiind România, Ucraina, Federaţia Rusă, Gruzia, Turcia şi Bulgaria. Supr. 413 488 km². Lungimea liniei ţărmului 4070 km, din care România deţine 245 km. Are forma ovală puţin crestată şi cu mai multe limanuri în partea de NV. Lung. pe paralela 42°21′ lat. N 1148 km; lăţimea pe meridianul 31°12′ long. E 615 km. Ad. med. 1271 m, max. 2211 m. În S Pen. Crimeea şi ţărmurile de SE şi S sunt înalte, abrupte şi acoperite cu vegetaţie subtropicală. Insule foarte puţine (mai mari sunt doar Ins. Şerpilor şi Berezani). În partea de NV platforma continentală este mai întinsă cu ad. de cca 30–60 m. Temp. apei în largul mării iarna +6°– +8° C. iar în NV şi Str. Kerci +1°–0°, unde în iernile geroase se formează gheţuri. Vara temperaturile ajung la +22°– +25° C. Salinitatea este scăzută: 16–18‰ la suprafaţă şi 20–22 ‰ la adâncimea de 100–120 m. Comunică prin Str. Bosfor cu M. Marmara şi în continuare, prin Str. Dardanele, cu M. Egee, M. Mediterană şi Oc. Atlantic. Un curent de suprafaţă circulă din M. Neagră prin Bosfor în M. Marmara. Sub influenţa vânturilor se formează un curent circular (vit. 0,5 m/s) care, datorită Pen. Crimeea, se împarte în două circuite închise de E şi de V. Un vânt puternic (Bora) bate dinspre munţi pe coasta Caucazului. Temperatura aerului oscilează în funcţie de anotimp. Vara, vânturile sunt mai slabe, dar se produc trombe marine care pot periclita navigaţia. Valurile ating o lungime de 10–100 m şi o înălţime de 5–6 m. Maree slabă ce nu depăşeşte ampl. de 10 cm. Flora este săracă, reprezentată în special de alge şi iarbă de mare. Fitoplanctonul este răspândit la o adâncime de 100–120 m. Fauna este reprezentată de cca 1500 de specii de nevertebrate şi peşti. Se pescuiesc scrumbii, sturioni, pălămidă, calcani, hamsie şi se vânează delfini. În M. N. se varsă Fl.: Dunărea, Nistrul, Bugul, Niprul, Rionul ş.a. Pr. porturi şi BMM: Constanţa, Mangalia, Sulina (România); Odessa, Nicolaev, Herson (Ucraina); Sevastopol, Feodosia, Novorosiisk (Fed. Rusă); Suhumi, Batumi, Poti (Georgia); Sinope, Zonguldak (Turcia); Burgas, Varna (Bulgaria). M.N. constituie cea mai importantă arteră de transport pe mare pentru România şi alte state riverane prin care se asigură traficul de mărfuri şi pasageri dintre ţările riverane şi cu majoritatea statelor lumii. Importante staţiuni balneo-climaterice: Mamaia, Eforie, Ialta, Soci, Suhumi, Varna ş.a. *ist.* Încă din sec. VI î.Hr. coloniştii au creat pe ţărmurile M. Negre mai multe oraşe-porturi: Cherson, Theodosia (azi terit. Ucrainei), Histria, Tomis, Callatis (terit. României), Apolonia Pontica, Mesembria, Odessos (terit. Bulgariei), Trapezund, Sinope (Turcia) ş.a. care au avut un important rol economic, politic şi cultural în evoluţia popoarelor locale. În sec. I î.Hr. statul Dacic şi-a întins stăpânirea între Nistru la N şi Apolonia Pontica la S, Dobrogea a intrat succesiv sub stăpânirea romanilor, bizantinilor, iar în sec. XV d.Hr. a turcilor timp de secole M.N. devenind un „lac turcesc" în care navigaţia a fost îngrădită iar comerţul maritim cândva înfloritor a decăzut. Abia după pacea de la Adrianopol (1829) şi după războiul din Crimeea (1856) libertatea navigaţiei s-a garantat mai eficient. M.N. a fost teatrul unor confruntări navale în războaiele dintre slavi şi bizantini, între turci şi ruşi, şi îndeosebi în cele două războaie mondiale. În prezent, M.N. a devenit o zonă de stabilitate unde au loc schimburi comerciale şi culturale

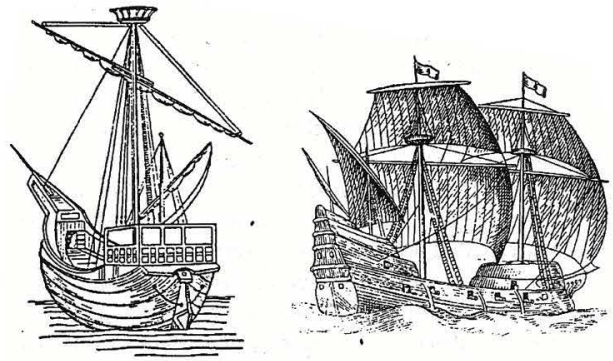
şi unde se duce o politică de apropiere între popoarele statelor riverane.

NEARCHOS (? – c. 312 î.Hr.) Navigator grec. Amiral în flota lui Alexandru Macedon. În anii 327–326 î.Hr. l-a însoţit pe A.M. în campaniile din Orient. La înapoierea din India a comandat flota cu care o parte a armatei a coborât către vărsarea Indului de unde s-a îndreptat spre V până la vărsarea Eufratului. A fost primul grec care a trecut pe mare din India în Mesopotamia, cu care ocazie a cercetat ţărmurile Oc. Indian şi ale G. Persic. Descrierile sale, îndeosebi despre India, au fost folosite mai târziu de scriitori şi istorici (Arrian, Strabon ş.a.). O nouă campanie pe mare de-a lungul ţărmului Arabiei plănuită de Alexandru n-a mai avut loc din cauza decesului acestuia (323 î.Hr.).

NEBULOZITATE Grad de acoperire a cerului cu nori, Scara N. începe de la zero (cer complet senin) şi se termină cu 10 (cer complet acoperit). Grosimea stratului de nori poate avea următoarele valori: 0 – strat subţire de nori; 1 – strat gros de nori; 2 – strat foarte gros de nori; *v.* şi acoperire.

NEDELCU, Octav (1876–1942; n. Galaţi). Contraamiral (r). Absolvent al Şcolii Copiilor de marină din Galaţi şi al Şcolilor militare de la Iaşi şi Bucureşti (1897), cu grad de SLt Avansează în grade militare şi activează la Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Apărarea Porturilor maritime, Apărarea Porturilor Fluviale şi în Comandamentul Marinei. În primul război mondial i se încredinţează funcţia de comandant al Grupului Sulina din cadrul Sectorului II Sulina, contribuind în mod deosebit la apărarea zonei împotriva atacurilor hidroplanelor germane. În iulie 1917, este ataşat pe lângă amiralul rus Nenincov. În februarie 1918, este numit subşef de stat major în Flota de operaţiuni, iar în toamna aceluiaşi an, i se încredinţează funcţia de şef de Stat Major al Diviziei de Dunăre. După război, odată cu intrarea în dotare a Ds. de tip „M", este numit comandant de distrugător. Demisionează din marină, cu gradul de Cdr, în anul 1922. Este primul director al societăţii SALVAMAR (1933–1936) şi membru activ în Comitetul Central al LNR

NEF (nu „nefă") *ist.* Cuvânt franţuzesc, provenit din latinescul **navis** „navă", al cărui înţeles a evoluat în timp. La început (sec. X–XIII) însemna „navă rotundă" propulsată exclusiv cu vele, la care raportul dintre lungime şi lăţime era de 2,5 la 3,5 spre deosebire de galerele propulsate cu rame şi vele („nave lungi"), care aveau o lungime mai mare. Neful mediteranean din sec. XIII putea fi atât de luptă, cât şi de comerţ. Avea două catarge cu vele aurice, bordurile înalte, prova şi pupa arcuite şi prevăzute cu suprastructuri masive. Pe navele militare, trăgătorii cu armele de foc se instalau pe platformele de la prova şi pupa, iar observatorii într-o gabie mare. În anii cruciadelor (1096–1270), nefurile au transportat un număr însemnat de soldaţi şi pelerini în Palestina, fiecare nef mai mare putând lua până la 800–1000 de oameni. În cronicile veneţiene şi genoveze din sec. XIV–XV sunt menţionatenefuri cu trei punţi şi cu câte un echipaj de 120 de oameni, capabile să transporte fiecare până la 1500 de pasageri sau 1200 tone de materiale. Dar acestea sunt cazuri excepţionale. Nef-urile obişnuite aveau un deplasament de 200–600 t, lungimea de 20–32 m la linia de plutire, lăţimea 6–12 m şi pescajul 2,0–3,7 m. Erau greoaie şi dispuneau de până la 7 ancore fiecare. Nefurile mai rapide se numeau **galioane**. De la sfârşitul sec. XV şi începutul sec. XVI, nefurile au fost prevăzute cu vele pătrate, dispuse pe două etaje. Armamentul nefurilor se compunea dintr-un mare număr de guri de foc. De ex., pe unul de cca. 500 t. se puteau găsi: **pe punte**: 2 serpentine, 2 culevrine mari, 2 bastarde; **pe dunetă**: 2 culevrine mijlocii, 2 serpentine mici, 6 falconete şi 24 passavolante; **pe borduri** şi pe locurile mai înalte din jurul catargului: 6 petriere; **pe teugă**: 24 passavolante; **în gabii**: o puşcă mare şi 10 mici (cu gloanţe de 0,1 funţi). Artilerie aveau însă şi navele de comerţ pentru a se apăra de corsari şi piraţi (*v.* TUNURI NAVALE MEDIEVALE). Frecvent participau şi la lupte de abordaj.



Nef:
A – nef armat din sec. XIII–XIV; *B* – nef de la începutul sec. XVI.

NEFOSCOP *.MN* Instrument pentru măsurarea nebulozităţii, înălţimii şi vitezei norilor.

NEGATIV Pavilion cu semnificaţia „NU". În Codul internaţional de semnale este pavilionul „N".

NEGULESCU, Aurelian (1879–1946; n. Bucureşti). Viceamiral; comandant de lungă cursă. Absolvent al Şcolii Militare de Artilerie şi Geniu din capitală (1899), cu gradul de SLt Repartizat la Şcolile Marinei, efectuează stagii de ambarcare pe nava „Ştefan cel Mare" (1899) şi pe bricul „Mircea" (1900). Trimis la Şcoala de torpile de la Pola, Austro-Ungaria (1906), pentru a se specializa în arme sub apă, revine în ţară unde primeşte comanda vedetei nr. 3 „Căpitan Mihail Romano" (1907). În anii următori deţine funcţii în cadrul unor mari unităţi ale marinei: Divizia de Mare (1909), Depozitele Generale ale Marinei (1909), Şcolile Marinei (1910). Detaşat la SMR (1911–1916). În primul război mondial comandă Gruparea de şalupe şi şalupa „Rândunica", care execută prima misiune de luptă a războiului, atacând la Rusciuc nave ale flotei austriace (14/15 aug. 1916); participă la montarea şi protejarea podului de la Flămânda; comandă sectorul fluvial Zimnicea; comandă monitorul „Mihail Kogălniceanu" (sept. 1917–iun. 1918) şi Cr. auxiliar „Regele Carol I" (1918). După război este detaşat pentru a doua oară la SMR (1919–1920). La revenirea în MM devine primul comandant al Institutului Maritim (1920), şef de Stat

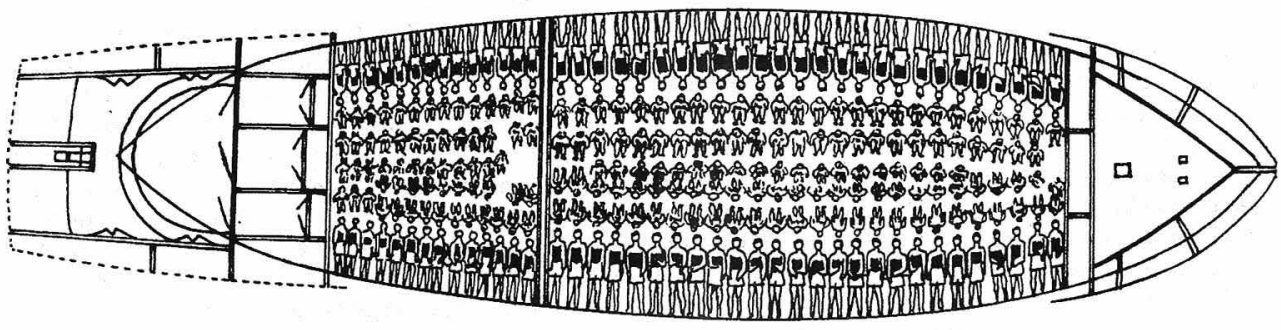
Major al Forţei Navale Maritime şi comandant al grupului de torpiloare (1921), ajutor al comandantului Bazei Navale Maritime (1922). În anul 1923, trece în rezervă cu gradul de Cdr. Continuă să navige, fiind cel dintâi comandant al primului petrolier românesc de mare tonaj „Steaua Română". În paralel cu activitatea desfăşurată în marină, este secretar general al LNR şi desfăşoară o prodigioasă activitate publicistică sub pseudonimul „Moş Delamare".

NEGRESCU, Nicolae (1864–1941 n. Bucureşti) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Navale din Brest (Franţa). În 1884, încadrat în Corpul Flotilei. Căpitan al porturilor : Turnu Severin (1897) şi Galaţi (1898). Comandant al Şcolii de Aplicaţie a ofiţerilor de marină şi al bricului „Mircea I". Au urmat funcţiile de director al Şcolilor de Marină din Constanţa, comandant al Depozitelor centrale ale Marinei (1910–1913). Comandant al Diviziei de Dunăre (1913), director al Direcţiei a V-a Marină din Ministerul de Război (1914–1916). În 1916, aflat la comanda Flotei de operaţiuni româno-ruse pe Dunăre, a condus cu competenţă cele mai importante operaţiuni pe fluviu, desfăşurate în anul 1916 la Turtucaia, Raşova, Silistea şi pe braţul Măcin. A organizat parcul flotei comerciale române retrase la Chilia Veche. Trecut abuziv în rezervă (1917) ca urmare a refuzului de a executa ordinul de retragere a navelor româneşti la Odessa şi a atitudinii critice privind organizarea campaniei marinei din 1916. Reabilitat după război. Reputat istoric autor al volumelor: **Istoria cronologică a Marinei Militare, Rolul Marinei Militare în războiul pentru întregirea neamului** ş.a.

NEGRIER *ist.* Navă folosită în sec. XVII–XIX pentru transportul sclavilor negri. La începutul sec. XIX, comerţul cu negri a fost interzis în mod oficial, dar a continuat să fie practicat clandestin; adeseori, pentru a scăpa de urmărirea navelor militare, se ordona înecarea „caricului viu" fundarisind ancora, de al cărei inel era fixată ultima za a lanţului ce îi lega pe negri.

Chilia şi a canonierei „Fulgerul" (1900). Detaşat la SMR (1901–1902), comandă succesiv cargourile „Dobrogea", „Turnu Severin" şi pasagerul „Principesa Maria". Revine în marina militară unde primeşte noi misiuni: şef al Serviciului de artilerie şi torpile în cadrul CMM (1904), căpitan al portului Constanţa (1905), comandant al Cr. „Elisabeta" (1907, 1910–1913) şi al bricului „Mircea (1908), şef de Stat Major în CMM şi membru în Consiliul de onoare al marinei militare (1909)ş.a. În paralel, funcţionează ca profesor de navigaţie şi manevre la Şcoala Navală din Constanţa, autor al unui curs deosebit de apreciat de *Apărări submarine*. În primul RM comandă Escadra de Dunăre, care se distinge în luptele de la Turtucaia, Raşova, Topalu (1916), este numit comandant al Flotei de operaţiuni pe Dunăre (dec. 1916–ian. 1917) şi comandant al Marinei (ian. 1917–iun. 1918). În iunie 1918, preia comanda Diviziei de Mare. După război, cu gradul de CAm., este membru în Comitetul Consultativ al Marinei şi comandant superior al Şcolilor Marinei. În anul 1925 trece în rezervă. Semnează numeroase articole de istorie navală. A fost un militant activ pentru drepturile marinarilor.

NELSON, Horatio (1758–1805) Viceamiral englez. A intrat în marină la 12 ani şi a participat la mai multe călătorii în Oc. Atlantic. Căpitan la 21 de ani, a luptat în războiul dintre coloniştii nord-americani şi Anglia (1775–1783); după intrarea Franţei în război a acţionat în Indiile de Vest împotriva navelor franceze comandate de amiralul d'Estaing (1779). La 39 ani devine amiral şi la izbucnirea ostilităţilor între Franţa revoluţionară şi coaliţiile europene (1792) concură sub comanda amiralului Hood la blocada portului Toulon (1793) şi cucerirea portului Bastia din Corsica (1794). Împreună cu amiralul J. Jervis a înfrânt flota spaniolă, aliată Franţei, la capul Sao Vincente (1797). După participarea la blocada Cadiz-ului (1797–1798), fiind înfrânt la Santa Cruz de Tenerife, s-a îndreptat în sudul Italiei pentru a împiedica debarcarea în Egipt a corpului expediţionar al lui Napoleon. La Abukir, în



Negrier

NEGRU, Nicolae (1868–1940 n. Bucureşti) Contraamiral. Comandant de lungă cursă. Absolvent al Academiei Navale din Livorno, Italia (1889) şi al Şcolii de Aplicaţie din acelaşi oraş (1896). I se încredinţează comanda canonierei „Fulgerul" şi apoi a puitorului de mine „Alexandru cel Bun" (1897), ofiţer în Statul Major al Cr. „Elisabeta" (1898–1899), comanda companiei

apropierea ţărmului nord african, a surprins şi a distrus escadra amiralului De Brueys (1 aug. 1898). Rămâne în istorie prin celebra victorie de la Trafalgar unde aplică pentru prima dată o nouă tactică, abandonând dispozitivul „linie de şir" şi adoptând o tactică manevrieră care combină focul cu mişcarea de învăluire. Se stinge din viaţă în plină glorie la 19 oct.

1805 în cursul confruntării de la Trafalgar.

NEMEDRI (*engl.* North European and Mediteranean Routeing Instructions) Document care conţine date cu privire la câmpurile de mine rămase după cel de-al doilea RM şi la drumurile de urmat pentru evitarea lor; *v.* şi DAPAC.

NENAVIGABILITATEA NAVEI *MC* Imposibilitatea navei de a executa o călătorie, ca urmare a alterării securităţii sale pe mare (manevrabilitate, stabilitate sau flotabilitate necorespunzătoare, deficienţe în dotare conform convenţiilor internaţionale etc.).

NEPTUN 1. *înv.* Atlas de hărţi marine. 2. Zeul mărilor la romani.

„NEPTUN" Navă-şcoală, moto-velier cu arboradă de tip goeletă, sub pavilion România, construită în anul 1903 la şantierul din Turnu Severin. Nava a fost construită la comanda Comisiei Europene a Dunării, ca navă de inspecţie. A fost botezată „Carolus Primus". În anul 1947 este rebotezată „NEPTUN" şi transformată în navă-şcoală a Liceului militar de marină din Galaţi. În anul 1959 a fost casată. Caracteristici: deplasament 200 t; dim.: 45 × 7 × 4 m.

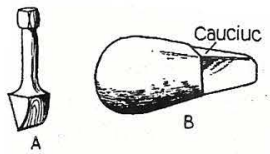
NERV Parâma centrală a unei tenzi.

NERVURA TENZII Curent de manila sau cablu de oţel cusut la mijlocul unei tenzi, în sensul ei longitudinal, şi cu care tenda se sprijină pe tendar.

NESCUFUNDABILITATE *v.* Insubmersibilitate.

NETEZI A aplatiza cusătura a două vele.

NETEZITOR Sculă de velar folosită la netezirea cusăturilor velelor. Poate fi din lemn sau din cauciuc cu mâner din lemn. Uneori se foloseşte în acest scop muchia rotunjită a cuţitului de velar.



Netezitoare:
A – de lemn; *B* – de cauciuc.

NEVA Fluviu în NV Rusiei. Izv. din L. Ladoga şi se varsă în G. Finic din M. Baltică. Lung. 74 km, lăţimea cca 1300 m. La vărsare formează o deltă cu multe insule, gârle şi braţe, unde a fost construit de Petru cel Mare oraşul Sankt-Petersburg (Leningrad) între anii 1703–1712. Sub acţiunea vânturilor de V şi SV se produce uneori creşterea nivelului apei fluviului provocând inundaţii în Sankt-Pestersburg. Îngheaţă din dec. şi până în apr. Este navigabil pe toată lungimea sa şi face parte din sistemul de comunicaţie pe apă M. Albă – M. Baltică – Volga – M. Caspică.

NEVIS Ins. în Arh. Antilele Mici (M. Caraibilor). Împreună cu Ins. St. Kitts şi Anguilla a format (1967) o federaţie cu statut de stat asociat cu M. Britanie. Supr 129 km²; cca 15 mii loc. Ins. de origine vulcanică acoperită cu munţi (aLt max. 1096 m). Climă tropicală umedă. Zonele înalte sunt acoperite de păduri iar în cele joase se cultivă trestie de zahăr, bumbac, citrice. Oraş-port: Charlestown. *ist.* Descoperită în 1493 de Cristofor Columb. Colonie engleză din 1628.

NEW BRITAIN Ins. din Arh. Bismarck (Melanezia); supr 36,5 mii km², cca 110 mii loc. Relief muntos, aLt max. 2300 m. Climă ecuatorială umedă. În apropierea ţărmurilor sunt bariere de corali. Păduri veşnic verzi; culturi de cafea, cacao, cocotieri. Or. pr. Rabaul.

NEWCASTLE UPON TYNE (Newcastle - noul castel) Oraş-port în M. Britanie situat pe Fl. Tyne la 11 km de vărsarea acestuia în M. Nordului. Ad. în rada portului 6,5–13 m. Lung. frontului de cheuri 6 km cu ad. de 11 m. Important centru industrial şi comercial britanic. Sunt dezvoltate construcţiile navale, ind. chimică şi electrotehnică, prod. de utilaje industriale, utilaje miniere. Traficul anual de mărfuri 5 mil. t. Import: produse petroliere, minereu de fier, metale neferoase, ciment, mărfuri generale; export: plumb, fontă, cocs, cărbuni, maşini.

NEWFOUNDLAND (TERRA NOVA) Ins. în Oc. Atlantic situată în SE Canadei la intrarea în G. Sf. Laurenţiu. Reprezintă prov. canadiană cu acelaşi nume. Supr. 111 mii km²; cca 600 mii loc., răspândiţi în principal în zonele de litoral. Relief deluros cu aLt med. de 250 m, max. de 814 m. Climă temperată umedă, cu temp. iarna de la –4° C la –18° C, vara de la +10° C la +14° C. Ţărmuri foarte crestate. Numeroase lacuri. Apele litorale sunt acoperite de gheţuri mai multe luni pe an, cu excepţia celor din sectorul sudic. Golfuri care favorizează adăpostirea navelor. Păduri de conifere iar în partea nordică vegetaţie de tundră. Expl. de minereu de fier, cupru, zinc; expl. forestiere. Pescuit. Pr. port şi centru ad-tiv St. John's.

NEW ORLEANS Oraş şi important port din SUA (Louisiana) situat în delta Fl. Mississippi, la 175 km de vărsarea acestuia în G. Mexic. Cca 1,3 mil. loc. Intrarea în port se face pe două pase cu ad. de 9–12 m şi pe un canal cu o lung. de 112 km. Lung. frontului de cheuri 26 km, cu ad. până la 15 m. Traficul anual de mărfuri 180 mil. t. Import: ţiţei, prod. petroliere, mărfuri generale; export: bumbac, cereale, cărbuni. BMM are acvatoriul comun cu portul. Şantierele navale asigură construcţia şi reparaţia navelor militare, incl. crucişătoare. La sfârşitul lunii august 2005 oraşul N.O. a fost acoperit de ape şi răvăşit de uraganul tropical **Katrina** care traversând Oc. Atlantic a lovit coasta SUA cu o viteză de peste 233 km/h provocând distrugeri catastrofale pe o suprafaţă uriaşă din statele Louisiana şi Alabama. Dezastrul s-a soldat cu peste 800 de morţi, zeci de mii de case distruse, milioane de sinistraţi şi pagube evaluate la 125 miliarde de dolari. A fost cel mai devastator uragan care s-a abătut vreodată asupra SUA.

NEWPORT NEWS Oraş şi important port în E SUA (statul Virginia) la G. Chesapeake Bay din Oc. Atlantic. Adâncimea paselor de acces şi a bazinului portuar 13,7 m. Lung. frontului de cheuri 7,3 km cu ad. până la 12,8 m. Traficul anual de mărfuri 13,5 mil. t. Import: produse petroliere, minereuri, mărfuri generale; export: cărbuni, cocs, cereale, tutun, soia. Şantierele de reparaţii nave dispun de 7 docuri uscate unde se asigură reparaţia tuturor categoriilor de nave. Şantierele de construcţie a navelor sunt cele mai mari din lume şi dispun de 5 docuri uscate (140–336 m lung.) şi 5 cale (133–287 m lung.). Lung. ţărmului destinat bazei de construcţii navale, peste 4 km. Aici s-au construit toate port-

avioanele şi crucişătoarele cu propulsie nucleară ale flotei SUA.

NEW YORK Oraş în NE SUA, cel mai mare complex portuar al lumii situat la vărsarea Fl. Hudson în Oc. Atlantic. Cca 15,5 mil. loc. Adâmcimea paselor de intrare în port 9,1–13,7 m, iar în bazinele portuare 7,6–13,7 m. Portul are 1100 dane şi moluri cu o lungime totală a frontului de cheuri de 125,5 km şi ad. până la 14 m. Traficul anual de mărfuri cca 200 mil. t, iar fluxul de pasageri de cca 1 milion de persoane anual. Operaţiile încărcare/descărcare sunt deservite de 1200 macarale pe şine şi plutitoare. Import: ţiţei şi prod. petroliere, minereuri de fier, cupru, cherestea, cauciuc, mărfuri generale; export: automobile, utilaje industriale, maşini, produse industriale şi alimentare. Şantierele de construcţii şi reparaţii nave dispun de 9 docuri uscate şi 10 plutitoare care asigură orice fel de reparaţii la navele civile şi militare. Portul asigură bazarea navelor militare de toate clasele.

NICOBAR Arh. între M. Andaman şi G. Bengal din Oc. Indian, format din 19 ins. Teritoriul al statului indian Andaman şi Nicobar. Supr. 1,6 mii km²; cca 30 mii loc. Relief vulcanic, alt max. 642 m. Insulele mici sunt de natură coraligenă. Climă subtropicală umedă. Culturi de orez, trestie de zahăr, cocotieri, citrice. Pescuit.

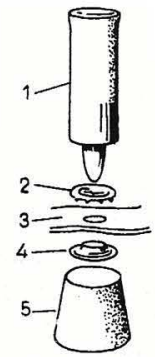
NICOLAEV Oraş-port din Ucraina situat pe malul stâng al limanului Fl. Bug, la M. Neagră. Cca 300 mii loc. Centru industrial: construcţii navale, maşini şi utilaje; ind. materialelor de construcţie şi cea uşoară *ist.* Întemeiat în 1788 ca port la M. Neagră şi centru de construcţii navale în sudul Rusiei. În al doilea RM a suferit mari distrugeri. În prezent este refăcut.

NICOLAE, Mihai (1920 n. Călăraşi) Contraamiral. În Marina Militară din anul 1938 ca militar în termen. În al doilea RM, ambarcat ca sergent-major pe Ds. „Mărăşti" şi can. „Stihi Eugen" (1941–1944). În 1944 obţine brevetul de ofiţer maritim în Marina Comercială. Între 1945–1949 este unul din liderii sindicatului marinarilor din portul Constanţa, apoi la Canalul Dunăre–M. Neagră. În 1950 este trecut în cadrele active ale MM cu gradul de Cpt. RII. În 1954 este avansat în gradul de contraamiral şi numit comandant al Marinei Militare (1954–1957). Absolvent al cursului academic superior de la Academia Militară de Marină „Voroşilov" din Leningrad (1958). În 1959 se află la comanda MM şi în acelaşi an a fost trecut în rezervă din motive politice.

NICOLAESCU, Dan (1916–1980 n.) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1937 şi al Şcolii de Aplicaţie a Marinei. Ambarcat pe navele Diviziei de Mare (1937–1941). În al doilea RM a fost ambarcat pe navele secţiei de torpiloare ca ofiţer de bord şi secund pe torp. „Zmeul", participând la numeroase misiuni de luptă în cadrul convoierilor şi al altor acţiuni în zona de vest a M. Negre. Urmează Şcoala Superioară de Război (1944–1946) unde, după absolvire, este încadrat ca asistent apoi profesor la secţia marină. Şef de stat-major la Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (1948–1950), apoi în aceeaşi funcţie la Comandamentul Forţelor Maritime. După trecerea în rezervă (1970), activează în cadrul AVSAp, conducând sectorul marină al Asociaţiei. A publicat împreună cu N. Bârdeanu lucrarea de referinţă **Contribuţii la istoria Marinei Române din cele mai vechi timpuri până în 1918.**

NICOLAU, Mircea (1910–2002 n. Constanţa) Căpitan de lungă cursă. Absolvent al Şcolii de ofiţeri de cavalerie promoţia 1929. Atras de marinărie, s-a ambarcat pe navele marinei comerciale la bordul cărora a servit în perioada 1935–1971. În al doilea RM a efectuat la bordul navelor comerciale militarizate transporturi militare în M. Mediterană, M. Adriatică şi M. Egee. În anii 1960–1970 a fost comandant al navei de cercetări oceanologice „Emil Racoviţă", aparţinând staţiunii de biologie marină „Prof. Ion Borcea" de la Agigea. S-a bucurat de o înaltă apreciere pentru întreaga sa activitate.

NICOVALĂ DE OCHEŢI Nicovală mică cu o gură centrală, cu ajutorul căreia se montează ocheţii pe velă sau pe tendă, folosind un dorn sau o cavilă (mai puţin recomandabil).



Nicovală de ocheţi: *1* – dorn; *2* – ochet cu dinţi (femeie); *3* – velă; *4* – ochet (bărbat; *5* – nicovală.

NICULESCU-RIZEA, Constantin (1870 – ? n. Brăila) Contraamiral. Elev al Şcolii Copiilor de Marină. Absolvent al Şcolii Navale din Livorno (Italia) promoţia 1891. După absolvire este ambarcat pe navele „România" şi „Oltul". Devine comandant pe navele „Năluca", „Elisabeta", „Mihail Kogălniceanu" ş.a. Comandant al Şcolii de Marină (1899–1901); comandant al Apărărilor sub Apă (1914–1917. Comandant al Arsenalului Marinei (1917–1918). Între 1920–1925, comandant al Marinei Militare. Director superior al Serviciului geografic al Armatei. În rezervă din 1939. A realizat: **Cursul de manevre şi tactică navală; Manualul timonierului pe bastimente; Manualul apărărilor submarine; Cartea de semnale a Marinei; Istoria războaielor.**

NIGER (denumit de localnici Jeliba). Fluviu în Africa de Vest, al treilea ca lungime dintre fluviile africane după Nil şi Congo. Lung. 4180 km; supr. bazinului 2092 mii km². Izv. din masivul Fouta Djallon (Guineea) şi se varsă în G. Guineii la Oc. Atlantic. Străbate ţările: Guineea, Mali, Niger şi Nigeria. N. se alimentează cu apele ploilor tropicale şi se caracterizează printr-un regim hidrologic complex: viituri, praguri, cataracte, lunci inundabile formând o deltă interioară, ca aceea în amonte de Tombouctou, care pun serioase piedici navigaţiei. În general, navigaţia se face pe porţiuni, cea mai mare fiind de la vărsare până la primul prag (750 km). Celelalte sectoare navigabile mai importante sunt: între localităţile Kurusa–Bamako, Satuba–Akongo şi de la Jebba la vărsare. Pr. afluenţi: dr.: –Milo şi Bani; st.: –Sokoto, Kodun şi Benue. La 180 km de ocean, în apropiere de oraşul Aba, începe delta N. cu numeroase braţe din care cel mai lung este braţul Nun, dar pentru navigaţie se foloseşte braţul Forkados care are o adâncime mai mare. Supr. deltei 24 mii km². Debitul

mediu anual al fl. este de 12 mii m³/sec. care pe timpul viiturilor maxime (sept.–oct.) poate atinge 30–35 mii m³/sec. Mareele cuprind o mare parte a deltei atingând ampl. de 1,2 m. Pe fluviu sunt construite două baraje: Egrett (lângă or. Bamako) şi Sansanding (lângă localit. cu acelaşi nume). Pr. porturi: Kurusa, Bamako, Tombouctou (Mali), Goya, Niamey (Niger) şi portul maritim Port Harcourt (Nigeria).

NIL (*arabă* – El Bajr, *gr.* – Neilos, *lat.* – Nilus). Cel mai lung fluviu de pe Glob care străbate Africa de la S la N pe o distanţă de 6671 km şi se varsă în M. Mediterană. Supr. bazinului 2867 mii km² şi ocupă parţial sau total teritoriile statelor Ruanda, Kenya, Tanganica, Uganda, Etiopia, Sudan şi Egipt. Izvorăşte din M-ţii Virunga (Africa de Est) sub numele de Kagera de la o alt de 2120 m, intră în L. Victoria de unde, având o cădere de 670 m, formează mai multe cataracte; se varsă în L. Albert şi în continuare străbate câmpia Sudanului, deşertul Nubiei, unde formează 9 cataracte mari, şi platoul egiptean până la vărsare. Pr. afluenţi: dr.: Asra, Sabat, Bahr el Azrec (Nilul Albastru) şi Atbara; st.: Bahr el Ghaza. Principalul rol în alimentarea N. îl are Nilul Albastru. În iun.–oct. nivelul apei este crescut iar în sept.–mai apele sunt în scădere. Variaţiile de nivel ating 6–7 m provocând mari inundaţii în zona egipteană. Variaţiile de nivel se reglează de către baraje, cel mai important fiind barajul de la Assuan (35,5 m înălţime şi 2129 m lungime). Începând de la izvor, N. poartă mai multe denumiri: Kagera, Bahr el Jebel, Nilul Alb, Nilul Albastru (Bahr el Azrec), iar după Khartoum – Nil. La 20 km aval de Cairo începe Delta Nilului cu supr. de 24 mii km² şi cu o deschidere la mare de 260 km între Alexandria şi Port Said. Aici N. se împarte în 9 braţe mari, dintre care două sunt navigabile: Damietta (la E) şi Rosetta (la V), fiecare având o lungime de 250 km. Debitul fl. este în medie de 2790 m³/sec. Spaţiul întins al Deltei în Sudan, dar îndeosbi în Egipt, este brăzdat de canale de irigaţie şi ocupat de culturi de bumbac, orez şi alte cereale. Pescuit intens. Navigaţia pe fluviu se face pe porţiuni din cauza pragurilor şi cataractelor. Cursele regulate se fac până în apropiere de Assuan cu nave până la 200 t. De la Khartoum se poate naviga până la Djuba iar în amonte numai pe anumite sectoare.

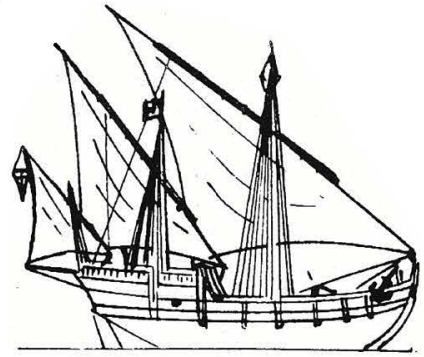
NIMBUS *v.* nori.

NIMIC LA DREAPTA/STÂNGA Ordin trasmis timonierului de a guverna astfel încât nava să nu se abată spre tribord/babord.

NIMIC ÎN VÂNT Ordin transmis timonierului unei nave cu vele de a guverna astfel încât să nu vină în vânt.

NIMITZ C., William (1885–1966) Amiral de flotă american. În 1941–1945 a comandat flota SUA din Pacific. Sub comanda sa s-au desfăşurat o serie de operaţiuni navale de mare amploare împotriva Japoniei în campaniile din Pacific din anii 1941–1945. La 2 sept. 1945 a semnat actul de capitulare a Japoniei din partea SUA. Din 1947, în rezervă, dar rămâne consilier la Ministerul marinei americane. Cu numele lui a fost botezat portavionul cap de serie cu propulsie nucleară al Flotei americane.

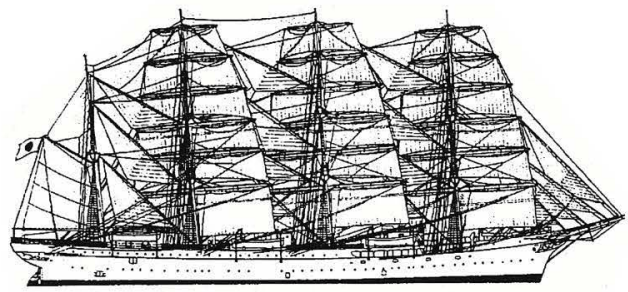
„NIÑA" (*sp.* Copilaşul) Caravelă cu 2–3 arbori sub pavilion spaniol, construită în 1492, care a făcut parte din prima expediţie peste Oc. Atlantic spre America a lui Cristofor Columb, sub comanda lui Vicente Yañez Pinson. Caracteristici: depl. 52 t; dim. cca 22 x 7 x 2 m; echipaj 20 oameni.



"Niña"

NIPER 1. *fl.* Mecanism folosit la filarea şi voltarea unei remorci. Se compune din două fălci orizontale suprapuse ce se pot strânge cu ajutorul unui ax vertical acţionat de o stea (un volan). **N. Bullivant** Mecanism compus din două fălci orizontale alăturate care se pot strânge/depărta pentru a volta/fila o sârmă, cu ajutorul unui ax orizontal acţionat de o stea (un volan). **2.** Capăt de parâmă cu care viratorul se leagă de parâma ce urmează a fi virată.

NIPPON-MARU (*sp.* Nippon – „Ţara Soarelui Răsare", Maru – navă) Navă-barc cu patru arbori construită în 1930 împreună cu sora geamănă „Kaiwo-Maru" şi folosită pentru pregătirea ofiţerilor din Marina Civilă Japoneză. Portul de bază: Tokyo. După o întrerupere datorată războiului, nava şi-a reluat activitatea în 1952, fiind apoi modernizată în 1975. A efectuat vizite în SUA în 1954, 1960 şi 1976 participând la festivităţile de la New York. Corpul navei, cu un coş în pupa arborelui mare, aminteşte de pacheboturile de lux interbelice. Dim. 97 x 13 x 7 m. Velatură: 32 vele cu supr. totală de 2400 m². Înălţimea arborelui mare deasupra punţii 43,5 m; puterea motorului 1200 CP. Echipaj: 27 ofiţeri, 48 marinari, 120 elevi.

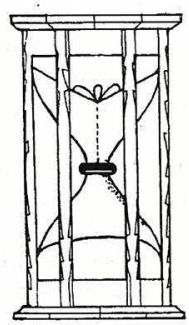


Nippon-Maru

NIPRU (*gr. ant.* Borysthenes) Fluviu în partea europeană a Rusiei, al treilea ca lungime din Europa după Volga şi Dunăre. Izv. din podişul Valdai, străbate terit. Rusiei, Bielorusiei şi Ucrainei vărsându-se în M. Neagră prin limanul Niprului. Cursul N. se împarte convenţional în: superior, de la izv. la Kiev (1333 km), mijlociu de la

Kiev la Zaporojie (621 km) şi inferior de la Zaporojie la vărsare (331 km). Pr. afluenţi: dr.: Druti, Berezina, Pripiat'i, Irpen; st.: Soj, Desna (cursul superior); dr.: Sela, Psel, Vorskla, Samara; st.: Rosi, Tiasmin (cursul mijlociu); dr.: Bazvluk, Inguleţ; st.: Konska (cursul inferior). O mare parte dintre afluenţi sunt navigabili. Sursele de alimentare a fl. sunt afluenţii, ploile, zăpada şi apele subterane. Lăţimea albiei fl. creşte de la 0,5–1 km pe cursul superior, 6–18 km pe mijlociu şi peste 20 km pe inferior. Fl. este navigabil pe o distanţă de 2075 km, fiind principala cale de transport pe apă pentru Ucraina şi Bielorusia. Fl. este legat printr-un sistem de canale cu Fl. Dvina de Vest, Neman şi Bugul de Vest. Pe fl. se află hidrocentralele Dneprovscaia, Kahovscaja, Kremenciugskaia şi mari lacuri de acumulare, cel de la Kuhovsk având o supr. de 2155 km². Pr. oraşe-porturi: Smolensk, Orşa, Moghilev, Reciţa, Kiev, Cerkasî, Dneprodzerjinsk, Dnepropetrovsk, Zaporojie, Nikopol'i şi Herson (la vărsare). Porturile dispun de utilaje moderne de operare a navelor, şantiere şi ateliere de reparaţii ale navelor fluviale pentru mărfuri şi pasageri. Porturile sunt folosite ca puncte de bazare a flotilei militare de pe Nipru.

NISIP *fl.* Banc de nisip staţionar sau mobil. **N. împădurit** N. care a ajuns la suprafaţa apei şi a început să fie acoperit de vegetaţie (ostrov în devenire).


Nisipar

NISIPAR 1. Instrument pentru măsurarea timpului, constând din două recipiente de sticlă, în formă de pară, care comunică printr-un canal îngust. În interiorul unuia din recipiente se află nisip care se lasă să se scurgă în celălaLt Scurgerea nisipului dintr-un recipient în altul are loc într-un anumit interval de timp, care la N. folosite în prezent la lochul ordinar, este de 30 s sau de 1 min. Pe vremea navelor cu vele existau N. de o jumătate de oră care serveau la măsurarea duratei cartului; *v.* a mânca nisip. *sin.* clepsidră. **2.** *ist.* Unitate de măsură a timpului, egală cu o jumătate de oră (durata scurgerii unui N.). ◇ „A continua drumul încă un N."

„NISSHO-MARU" Primul dintr-o serie de două petroliere japoneze construite (pe un doc uscat) la ŞN Sasebo Heavy Industries pentru Idemitsu Oil Co (Idemitsu Kosan Kasiha). Lansat la apă în iulie 1962, la acea dată fiind cel mai mare petrolier lansat vreodată, record pe care l-a deţinut 37 de luni. În comparaţie cu un petrolier din 1946 putea transporta de 8,5 ori mai mult petrol. Caracteristici: capacit. de încărcare 132 334 tdw; dim. 303,475 x 43,005 x 16,47 m; 40 tancuri de ţiţei, cel mai lung fiind de 29,89 m; instalaţia de propulsie 28 000 CP; vit. 16 Nd; consum conbustibil 143 t/zi.

NISTRU (*gr. ant.* Tyras) Fluviu ce desparte România de Rep. Moldova şi Ucraina. Lung. 1360 km; supr. bazinului 72 100 km². Izv. din N Carpaţilor (Ucraina) şi se varsă în M. Neagră printr-un liman lung de 40 km şi lat de 4–12 km. De la vărsare şi până la localitatea Galici are caracteristicile râurilor repezi de munte şi totodată numeroşi mici afluenţi care pornesc din versanţii Carpaţilor. În aval de Galici fl. este îngust şi adânc dar curge mai lin şi primeşte din st. afluenţii: Zolotaia Lipa, Stripa, Sbruci ş.a. În aval de Moghilev-Podolski lunca N. se lărgeşte ajungând în N Mării Negre la 8–16 km lăţime. Între or. Râbniţa şi liman N. primeşte din dr. afluenţii: Răutul, Bâcul, Botna şi din st. Murafa. Îngheaţă complet în iernile geroase, iar în iernile blânde apar uneori numai sloiuri. Navigabil până la loc. Galici. Pr. oraşe şi puncte de acostare a navelor: Moghilev-Podolski, Soroca, Râbniţa, Bender, Tiraspol. Hidrocentrale (Dubăsari).

NIŞĂ DE ANCORĂ Adâncitură în care ancora este pusă la post în nară astfel încât să nu iasă în afara bordajului.

NIUE (Savage) Ins. în Oc. Pacific (Polinezia) în NE Arh. Tonga. Supr. 259 km²; 5,3 mii loc. Aparţine Noii Zeelande. Culturi: banane, copra, batate. Pescuitul scoicilor de sidef. Centru ad.-tiv: Alofi.

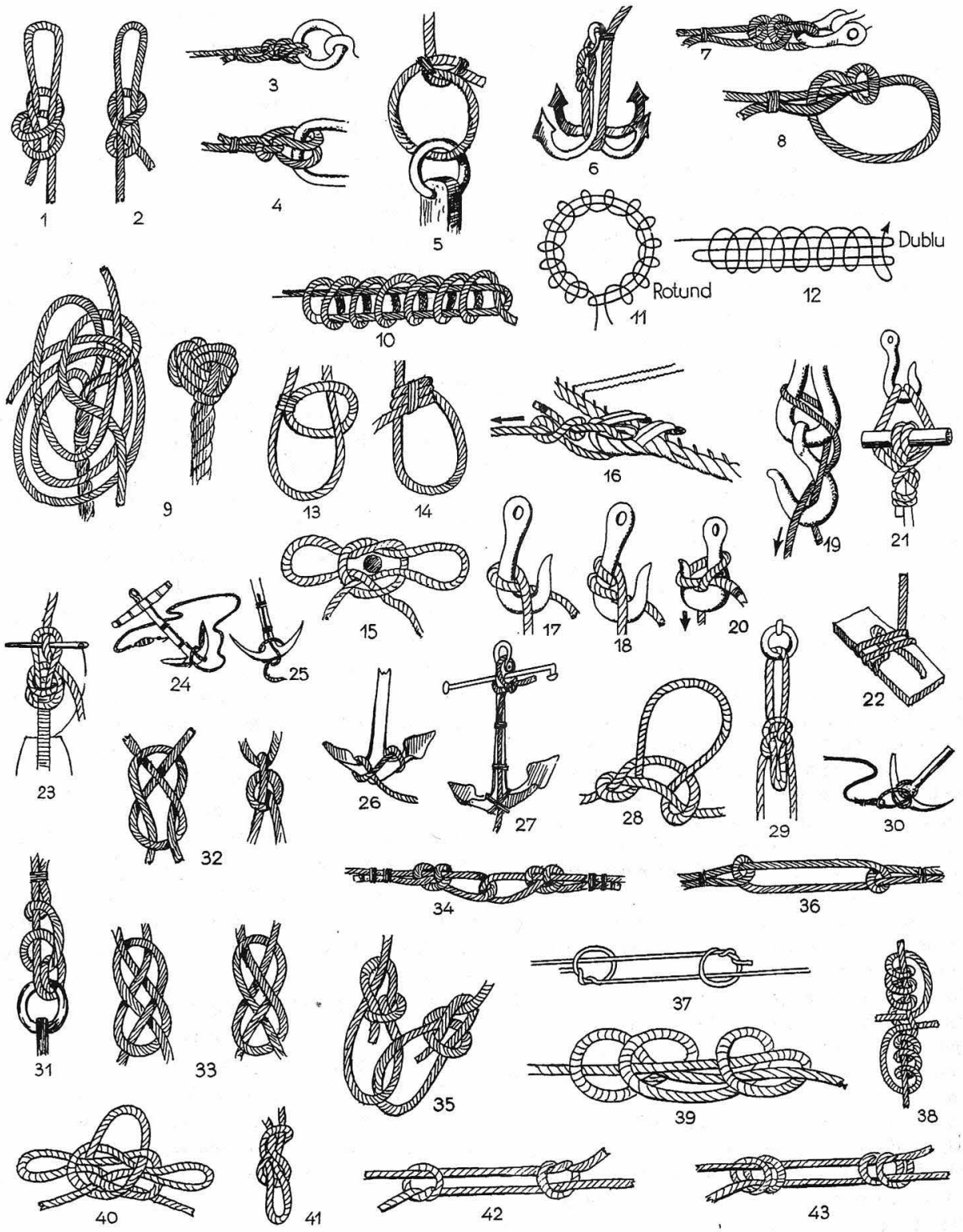
NIVEL DE SIGURANŢĂ Nivelul apei care permite trecerea navei în siguranţă pe sub poduri sau alte lucrări ce traversează un curs de apă.

NIVELUL MEDIU AL MĂRII Poziţia medie a nivelului mării, determinată pe baza unor observaţii efectuate pe calm plat într-o perioadă îndelungată. Constituie un plan de referinţă la care se raportează oscilaţiile verticale ale apelor mărilor şi oceanelor. Faţă de acest nivel se trec adâncimile pe hărţile maritime şi pe tablele de maree.

NO CURE, NO PAY *engl. v.* salvare.

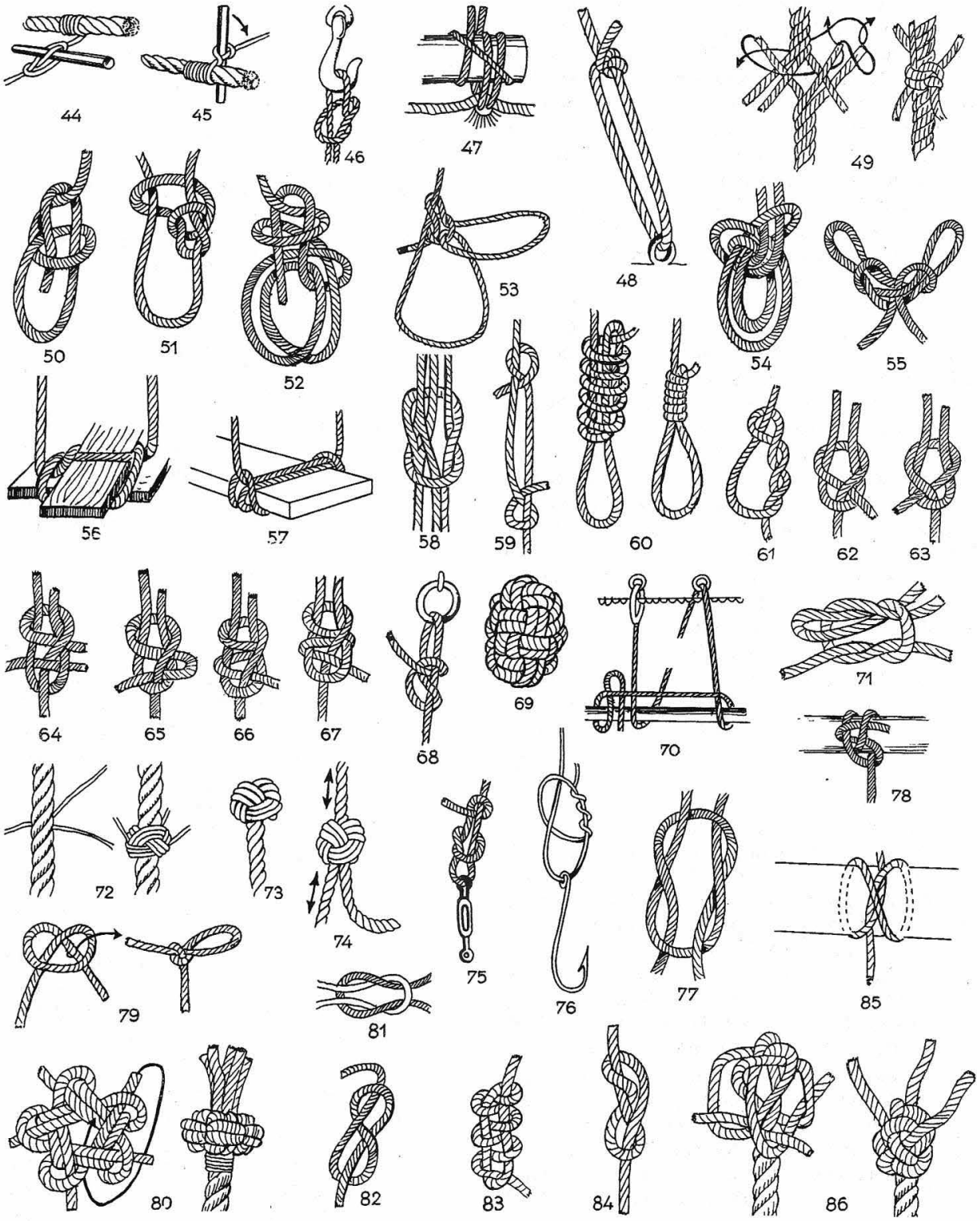
NOD 1. Unitate de măsură a vitezei navelor, egală cu 1 milă marină pe oră; se notează cu Nd (nu există noduri pe oră, pe minut sau pe secundă). **2.** Porţiune între două noduri ale saulei lochului. Teoretic, lungimea acestei porţiuni ar fi de 15,43 m, dacă apa ar fi un mediu rigid: dar deoarece barca lochului este oarecum antrenată prin apă, se consideră că lungimea N. este de 14,62 m. **3.** Punct de intersecţie a orbitei Lunii cu ecliptica. Distingem N. ascendent, prin care Luna trece din emisfera sudică în emisfera nordică şi N. descendent, prin care Luna trece la revenirea în emisfera sudică. **4.** Lucrare de matelotaj efectuată în diferite scopuri. **N. alunecător** N. ce serveşte la prinderea unui obiect căzut peste bord. **N. de ancoră** N. ce serveşte la prinderea unui cablu pe ancoră. **N.d.A de garlin** N. de bulină dublu înăuntru pe inelul ancorei. **N.d.A. cu patru braţe** N. folosit pe fund stâncos, când gheara ancorei se prinde de o stâncă; în acest caz legătura de la inel se rupe şi ancora se eliberează. **N. de ancorot** N. ce serveşte la legarea unui ancorot sau unui inel de geamandură. **N. de aspirant** N. care se face pe parâme de legare şi pe parâme groase. **N. de balustradă** *sin.* N. de ţin-te bine. **N. de banc** *sin.* N. de fungă. **N. de bandulă** N. la capătul unei saule pentru a o îngreuia şi a o folosi ca bandulă; poate fi simplu, dublu sau rotund. **N. de bulină** N. ce serveşte la prinderea unui lanţ dir puţ, prinderea pe o grandee etc.; poate fi simplu şi dublu, făcut în afară sau înăuntru. **N. de capelatură** N. folosit pentru a improviza o capelatură la un catarg având două capete şi două bucle la care se leagă sarturile şi straiurile. Pe Dunăre este folosit pentru

legarea navei la trei cazici; *sin.* N. la trei cazici. **N. de cargafund** Foarfecă făcută cu un capăt pe burta parâmei şi servind la legarea unei manevre de o tendă, de o velă etc. **N. de cârlig** N. ce serveşte la prinderea unei parâme pe un cârlig; poate fi simplu, dublu, N. de şcotă de cârlig, gură de lup, gură de ştiucă, N.d.C. cu zbir şi cavilă **N. de coborâre** N. la un scaun de boţman pentru a-l coborî în cazul în care lucrează pe un catarg. **N. de fungă** N. folosit la prinderea fungii unei vele de barcă pe un banc; *sin.* N. de banc. **N. de fungă englez** N. ce serveşte la legarea fungii sau unei alte parâme la zbirul unei macarale, folosind şi o cavilă **N. de gripie** N. folosit la legarea gripei la diamantul ancorei (se poate face cu ochi şi cu legături). **N. de gripie de ancorot** N. folosit în cazul în care ancora trebuie virată odată cu barca. Când ancora a ajuns la suprafaţă se taie legătura încrucişată şi cele două legături de pe fus, aceasta rămânând suspendată de inel. **N. de ham** N. folosit la lucrările de salvare la uscat sau la debarcări pentru a trage o greutate cu mai mulţi oameni, fiecare apucând câte o buclă (citat în 1862). **N. de inel** N. pentru legarea la un inel. **N. de împerechere** N. ce serveşte la legarea parâmei ancorotului pe ancora împerecheată. N.d.Î. folosit la legarea pe inelul ancorotului este un N. de ancorot având o jumătate de ochi în plus. **N. de împreunare** N. folosit la legarea a două parâme; poate fi simplu sau dublu (citat în 1841). **N. de înnăditură** N. folosit pentru legarea a două capete de parâmă; poate fi cu legături, cu ochiuri şi legături, cu scaune (citat în 1841). **N. de întinzătoare** N. la capătul unei întinzătoare pentru a o împiedica să iasă din capul de berbec. Este o nucă dublă pe parâma răsucită în sart (citat în 1860). **N. de nailon** N. ce se face la două capete de saulă din plastic, vârfurile capetelor aşezându-se uşor pentru a forma o bilă care să împiedice alunecarea. **N. de lemn** N. ce serveşte la remorcarea unui şcondru; *sin.* N. de şcondru, laţ cu jumătate de ochi. **N. de loch** N. pe saula lochului. **N. de măr** N. făcut în acelaşi scop ca şi N. de capelatură. **N. de ochi de nailon** N. folosit pentru a face un ochi la capătul unei saule din nailon sau din alt material plastic. **N. de pavilion** *sin.* N. de şcotă simplu. **N. de pescar** N. folosit la îmbinarea a două capete de parâmă; poate fi simplu sau dublu; *sin.* N. de pilot. **N. de plasă** N. folosit pentru a ridica în arboradă o cavilă sau un obiect asemănător. **N. de sachet** N. de bulină înăuntru, folosit la prinderea sacheţilor pe grandee. **N. de sachet de învergare** Foarfecă dublă ce trece printr-un ochi (citat în 1860). **N. de sart** a) N. folosit pentru a improviza un sart; b) N. folosit pentru a repara un sart rupt sau a îmbina două capete de parâmă (citat în 1794); poate fi simplu sau dublu. **N. de scaun** N. ce serveşte la prinderea unui obiect; poate fi alunecător (citat în 1726). **N.d.S. de calafat** N. ce serveşte la susţinerea unui om care lucrează în afara bordului. **N.d.S. dublu, N.d.S. în dublin** şi **N.d.S. spaniol** sunt utilizate în acelaşi scop. **N. de schelă** N. folosit la asigurarea unei schele pentru piturat, maţagonit, raşchetat în afara bordului; poate fi simplu sau dublu. **N. de sfilaţă** N. folosit la îmbinarea sfilaţelor. **N. de sârmă** N. ce serveşte la îmbinarea a două capete de sârmă subţire. **N. de spânzurătoare** N. utilizat la prinderea unui obiect, care este strâns mai mult sau mai puţin, în funcţie de numărul voltelor. Potrivit tradiţiei marinăreşti, la spânzurarea unui pirat se utilizau cel puţin nouă volte, câte una de fiecare suflet al acestuia. **N. de stivuitor** N. folosit pentru a nu permite desrăsucirea unui capăt de parâmă. **N. de şcotă** N. ce serveşte la prinderea unei parâme pe un ochi matisit sau la împreunarea a două capete de parâmă. În acest caz capetele ochiurilor trebuie să se afle pe aceeaşi parte (citat în 1794); poate fi şi dublu (citat în 1862), triplu, cu cavilă şi portughez. **N.d.Ş. de ploaie** N. ce serveşte aceluiaşi scop şi poate fi filat uşor, trăgând de capătul în dublin. **N.d.Ş. de aripă** N. folosit la şcotele aripilor sau în cazul legării la un inel. **N.d.Ş. de velă cu spetează** N. la ambele capete ale unei parâme, făcându-se cu cele şase şuviţe o nucă, apoi o coroană (citat în 1794). **N. de tendă** N. folosit la legarea sacheţilor de tendă pe stradă. **N. de terţarolă** N. ce serveşte la legarea sacheţilor de terţarolă. Este un N. lat cu un capăt în dublin. **N. de turban** N. folosit la capătul unei parâme ca opritor sau pentru a apuca. Este un N. de ţin-te bine dublat a treia sau a patra oară (citat în 1808); poate fi alunecător la capăt şi pe parâme, filându-se. **N.d.T. stătător** N. pentru apucat ce se face pe atârnătorile bărcilor, folosind o bucată de merlin, denumită păianjen, care este matisită pentru a avea trei capete (citat în 1860). **N.d.T. alunecător** N. ce se face pe o parâmă sau pe un baston cu un singur capăt de merlin. **N. de ţin-te bine** N. pentru apucat ce se face la capătul unui ţin-te bine; se începe cu o nucă cu coroană, apoi se dublează şuviţele; *sin.* N. de balustradă. **N. de ţâţână** N. ce serveşte la legarea unui capăt de parâmă pe o ţâţână (vârtej). **N. de undiţă** N. cu fir vegetal sau din nailon ce serveşte la prinderea cârligului de undiţă. **N. de văcar** N. lat făcut greşit. **N. de vergă** N. ce serveşte la legarea unei parâme pe un şcondru. **N. filant** a) Jumătate ochi în dublin, care se poate fila uşor (citat în 1801); b) Orice nod care se poate fila uşor, de ex., N. de şcotă de ploaie. **N. în stea** N. ce se face la capătul unei parâme pentru a o împiedica să treacă printr-un rai. **N. la trei cazici** *sin.* N. de capelatură. **N. lat** N. ce se face pe parâme subţiri (*a nu se confunda cu N. de văcar*). **N. lung de împreunare** N. la capetele a două parâme care trebuie să treacă printr-un loc îngust (citat în 1795). **N. opt** N. la capătul unei parâme pentru a nu trece printr-o macara; poate fi alunecător sau dublu. **N.O. peste mână** N. ce serveşte la legarea de un inel (citat în 1808). **N. strângător** N. asemănător cu foarfeca, care serveşte la fixarea unei rodanţe, înainte de a matisi un ochi de rodanţă. **N. trandafir** N. la capătul unei parâme pentru a o apuca sau a o împiedica să treacă printr-un rai; poate fi mic sau mare.



No-

1 – alunecător; *2* – alunecător cu nod opt; *3* – de ancoră; *4* – de ancoră (variantă); *5* – de ancoră cu garlin; *6* – de ancoră cu patru brațe; *7* – de ancorot; *8* – de aspirant; *9* – de balustradă/țin-te bine; *10* – de bandulă simplu; *11* – de bandulă dublu; *12* – de bandulă rotund; *13* – de bulină simplu; *14* – de bulină dublu; *15* – de capelatură (la trei cazici); *16* – de cargafund; *17* – de cârlig simplu; *18* – de cârlig dublu; *19* – de cârlig dublu (variantă); *20* – de școtă de cârlig; *21* – de cârlig cu zbir și cavilă; *22* – de fungă (banc); *23* – de fungă englez; *24* – de gripie; *25* – de gripie cu legături; *26* – de gripie cu ochi; *27* – de gripie de ancorot; *28* – de ham; *29* – de inel; *30* – de împerechere; *31* – de împerechere de inel; *32* – de împreunare; *33* – de împreunare dublă; *34* – de înnădítură cu ochiuri și legături; *35* – cu scaune; *36* – lung de împreunare; *37* – de nailon; *38* – de nailon (variantă); *39* – de loch; *82* – opt; *83* – opt portughez; *84* – opt



duri:

40 – de măr; *41* – de ochi de nailon; *42* – de pescar simplu; *43* – de pescar dublu; *44* – de plasă pe o cavilă; *45* – de plasă pentru a strânge; *46* – de plasă pe un cârlig; *47* – de sachet de învergare; *48* – de sart: *49* – de sart simplu; *50* – de scaun simplu (candeliță); *51* – de scaun alunecător; *52* – de scaun de calafat; *53* – de scaun dublu; *54* – de scaun în dublin; *55* – de scaun spaniol; *56* – de schelă simplu; *57* – de schelă dublă; *58* – de sfilață; *59* – de sârmă; *60* – de spânzurătoare; *61* – de stivuitor; *62* – de școtă simplu; *63* – nod de școtă greșit; *64* – de școtă cu cavilă; *65* – de școtă de ploaie; *66* – de școtă dublă; *67* – de școtă portughez; *68* – de școtă de aripă; *69* – de școtă de velă cu spetează; *70* – de tendă; *71* – de terțarolă; *72* – de turban stătător; *73* – de turban pe capăt; *74* – de turban alunecător; *75* – de țâțână; *76* – de undiță, de nailon; *77* – de văcar; *78* – de vergă; *79* – filant; *80* – în stea; *81* – lat; peste mână; *85* – strângător; *86* – trandafir.

NOILE HEBRIDE (New Hebrides) Arh. vulcanic în Oc. Pacific (Melanezia) între Noua Caledonie şi Fiji. Supr. 14,8 mii km²; cca 70 mii loc. Relief muntos (aLt max. 1680 m) cu vulcani activi. Climă tropicală umedă. Insulele din N. arh. sunt acoperite cu păduri, cele din S cuprinse de savane. Culturi de cafea, cacao, bumbac, cocotieri. Pr. port şi centru ad-tiv: Vila şi se află pe Ins. Efate. Condominium anglo-francez (din 1887). *ist.* Primul dintre europeni care a descoperit Arh. N.H. a fost navigatorul portughez Pedro Hernandez Queiros (1606). În 1774, arh. a fost explorat de James Cook care a dat Ins. denumirea de N.H. întrucât ţărmurile acestora se asemănau cu cele ale Ins. Hebride din Europa.

„NON PAREIL" Plută cu care americanii John Mikes, George Miller şi Jerr Mallene traversează Oceanul Atlantic în anul 1867. Aceştia au vrut să demonstreze calităţile cauciucului în construcţia plutelor de salvare pneumatice; traversarea a fost făcută în 51 de zile, fiind parcurse circa 4 000 Mm.

NOR *MN* Masă formată din picături de apă sau cristale de gheaţă, de forme, mărimi şi culori variate, aflate în suspensie în atmosferă şi provenite din condensarea vaporilor de apă. **N. cirus** (Ci) N. de forma unor benzi cu aspect fibros, formaţi din ace fine de gheaţă de culoare albă imaculată; în zorii zilei şi la crepuscul au o culoare roz. Se află la cea mai mare înălţime, atingând plafonul de 6-10 km. **N. cirostratus** (Cs) N. ce se întind pe o vastă porţiune a cerului sub forma unui voal alb, având un plafon mediu de 6 km. **N. cirocumulus** (Cc) Strat de N. de forma unor sfere mici sau a unor benzi paralele asemănătoare valurilor de hulă oceanică. Rezultă din transformarea N. cirus sau cirostratus, din care cauză pot fi confundaţi. Se află la un plafon mediu de 6 km şi sunt formaţi din cristale de gheaţă. **N. altocumulus** (Ac) N. de dimensiuni reduse şi de formă rotundă care sunt dispuşi uneori în grupuri, iar alteori în şiruri, putând fi uşor identificaţi. Se află la un plafon de 6 km. **N. altostratus** (As) N. specifici timpului închis, care acoperă tot cerul cu o perdea de culoare cenuşie. Se află la un plafon de 2-6 km şi sunt formaţi din picături de apă. **N. cumulus** (Cu) N. albi formaţi din picături de apă, având aspect de bulgări de vată albă şi fiind cunoscuţi de marinari sub denumirea de „mingi de bumbac". Plafonul lor variază între 50 m şi 6 km. **N. stratocumulus** (Sc) N. de forma unor valuri stratificate, cu aspect de câlţi, sau de forma unor sfere de culoare cenuşie, dispuse în rânduri sau în grupuri. Sunt formaţi din piçături de apă. Plafonul lor variază între 50 m şi 20 km. **N. cumulonimbus** (Cb) Grămezi de N. de culoare albă ca zăpada la vârf şi de culoare cenuşie la bază. Sunt formaţi din picături mari de apă. Plafonul lor variază între 50 m şi 6 km. **N. nimbostratus** (Ns) N. de culoare cenuşie cu contur greu de definit, formaţi din picături de apă. Se află la un plafon de 50–800 m **N. stratus** (St) N. de culoare cenuşie închisă, având forma unor valuri uniforme. Sunt formaţi din picături de apă. Plafonul lor variază între 50 m şi 2 km. N.S. sunt în esenţă ceţuri ridicate. Ascensiunea accelerată a acestor nori reprezintă preludiul unei furtuni apropiate.

NORD 1. *v.* roza vânturilor. 2. Vânt de N. ca în expr.: „Începe să bată Nordul".

NORD-ATLANTIC Curent maritim cald în zona de N a Oc. Atlantic care continuă curentul Golfstrom din NE Ins. Terra Nova. Este un curent puternic care se deplasează către ţărmurile Marii Britanii, Islandei şi Norvegiei şi în continuare spre N către Spitzbergen şi la E (curentul Nordkapp). Vit. 2–6 km/h. Temp. medie anuală a apei +15° C la S şi +7° C la N; salinitatea cca 35,5‰. Are o puternică acţiune de încălzire asupra climei Europei.

NORDENSKJÖLD, Nils Adolf (1832–1901) Explorator polar suedez de origine finlandeză. În 1858–1873 a întreprins câteva expediţii în Arh. Spitzbergen studiind structura geologică, flora şi fauna arhipelagului. În 1870 şi 1883 a condus expediţia suedeză din Groenlanda cercetând partea centrală a insulei. Preocupat de descoperirea Pasajului maritim de Nord. După o recunoaştere efectuată în 1875–1876 din Suedia până la vărsarea Fl. Enisei, în 1878–1879 cu vaporul „Vega" (construit pentru vânătoare şi pescuit) a traversat pentru prima dată drumul de NE navigând din Oc. Atlantic în Oc. Pacific, iernând în Pen. Ciukotsk. Expediţia a avut un rol deosebit în stabilirea condiţiilor de navigaţie pe Pasajul de NE. Numele lui N. este purtat de un golf şi un cap de pe Ins. Novaia Zemlia, un cap şi un gheţar din Groenlanda şi un râu din NV Canadei.

NORDULUI, Marea ~ (*engl.* North Sea) Mare de bordură din Oc. Atlantic, cuprinsă între Arh. Britanic, Scandinavia, Pen. Iutlanda şi ţărmul Europei. În N comunică cu M. Norvegiei, în E, prin Str. daneze, cu M. Baltică, iar în SV, prin Str. Pas de Calais, cu M. Mânecii. Supr. 544 mii km². Ad. med. 94 m, min. 14–18 m (deasupra întinsurii Dogger Bank), iar max. 463 m (în partea de N). Ceţuri frecvente în toate anotimpurile (vara în largul mării, iarna lângă coastă). Temp. apei la suprafaţă între +2° C şi +7° C în feb. şi +19° C. în aug. Salinitatea variază între 31‰ şi 35‰. Maree semidiurnă cu ampl. max. de 7,6 m. Curenţii de maree sunt puternici atingând vit. de 18 km/h. Gheţuri se întâlnesc numai lângă coastă în perioada dec.–mart. În M.N. se varsă Fl. Elba, Rinul şi Tamisa. Pr. porturi şi BMM: Londra, Newcastle, Hull (M. Britanie), Anvers (Belgia), Rotterdam, Amsterdam (Olanda) şi Hamburg (Germania). Navigaţie intensă pe liniile de trafic comercial spre M. Baltică, Europa, America, Africa, Asia şi Australia. *Sin., ist.* M. Galilor.

NORFOLK Ins. vulcanică în Oc. Pacific între Noua Caledonie şi Noua Zeelandă. Supr. ~ 35 km²; cca 1,5 mii loc. Aparţine Australiei (din 1914). Relief deluros aLt max. 316 m. Climă şi vegetaţie tropicale. Citrice, cafea, pescuit. Pr. oraş: Kingston. Ins. a fost descoperită în 1774 de James Cook.

NORFOLK (Statul Virginia). Principala bază maritimă militară a SUA de la Oceanul Atlantic.

NORMANDE (*engl.* Channel Islands) Arhipelag format din 4 insule situate în S M. Mânecii lângă ţărmul de V al Pen. Cotentin. Autonomie internă în cadrul M. Britanii. Supr. 195 km²; cca 130 mii loc. Relief colinar cu aLt până la 148 m; climă oceanică umedă. Pr. insule:

Jersey şi Guersey. Se mai numesc şi Ins. anglo-normande.

„NORMANDIE" Unul din cele mai mari transatlantice din lume, construit în Franţa (1935) şi prima navă din lume cu bulb la prova. Caracteristici: tonaj 83 423 TRB, L 313,75 m; B 35,90 m; d 11,16 m; 4 motoare x 40 000 CP; echipaj 972 oameni; pasageri 1 964 de oameni. În anul 1935 i-a fost atribuit trofeul „Panglica albastră". În 1942, pe când se afla în portul New York, nava a fost distrusă în întregime de un incendiu.

NORMĂ DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE Cantitatea de marfă care poate fi descărcată sau încărcată pe o navă întreagă sau la o gură de hambar într-o unitate de timp, de obicei în 24 ore.

NORTE Vânt puternic de Nord care bate de-a lungul coastei de Vest a Americii de Sud.

NORTH CHANNEL (*engl.* Strâmtoarea de Nord) Strâmtoare între Scoţia şi Irlanda care face legătura între Oc. Atlantic şi M. Irlandei. Lung. 170 km; lăţimea 20–40 km; ad. max. 272 m. Curenţi puternici de maree, vit. 8–12 km/h. Maree semidiurnă cu ampl. de 3–4 m. Porturi importante: Belfast, Londonderry. Prin Str. N.C. trece calea cea mai scurtă de ieşire în largul Oc. Atlantic (*v.* Glasgow).

NORVEGIEI, Marea ~ (Norway Sea) Mare de bordură din Oc. Atlantic situată între Scandinavia şi Islanda, la N se învecinează cu M. Groenlandei, la S cu M. Nordului. Supr. 1383 mii km². Ad. max. 4487 m; temp. apei la suprafaţă: de la +2° la +7° C (feb.) şi de la +8° la 12° C (aug.); salinitatea variază între 34‰ şi 35‰. Maree semidiurne cu ampl. max. de 3,3 m. Pescuit intens. Pr. porturi: Tromsë, Trondheim, Narvik (Norvegia).

NOSTROM *MC* Maistru care răspunde de lucrările marinăreşti, arboradă, velatură, ancore, parâme; *sin.* şef de echipaj, boţman, lostrom.

NOTĂ DE ASIGURARE Adeverinţă eliberată în unele ţări de către brocări asiguratului, prin care se confirmă contractul de asigurare şi se indică asiguratorii.

NOTĂ DE GREUTATE Document întocmit de cantaragii în porturi, gări, depozite etc., după cântărire, în care se indică greutatea fiecărei partizi de marfă. Uneori N.d.G. se întocmeşte şi la vămi sau la bursele de mărfuri. Pe baza unor tranzacţii, părţile pot conveni ca greutatea mărfii livrate să fie determinată după N.d.G., eliberată de o persoană specializată, aşa-numitul cantaragiu oficial. N.d.G. emise de acesta sunt recunoscute ca dovezi incontestabile ale greutăţii mărfurilor cântărite.

NOTĂ DE PROTEST *MC* Înştiinţare scrisă prin care comandantul îşi face cunoscută nevinovăţia în mod public, preîntâmpinând astfel situaţiile în care persoana sa, echipajul sau armatorul ar fi acuzaţi de producerea unor pagube materiale şi obligaţi să plătească despăgubiri, când pagubele respective s-au produs fortuit sau din culpa altor persoane ori instituţii străine de navă.

NOTICE *MC* Notificare făcută de comandant către încărcător sau către primitor, în care se atestă că nava este gata pentru operaţii din toate punctele de vedere.

NOTIFICARE *MC* Document prin care comandantul navei comunică navlositorului sau agentului acestuia că nava este gata să înceapă încărcarea/descărcarea. Navlositorul sau agentul său are dreptul să accepte sau să respingă N. într-un anumit termen de la data depunerii acestuia. Data acceptării N. prezintă o importanţă deosebită, deoarece, după un anumit timp, stabilit prin contractul de navlosire, încep să se calculeze staliile. N. se poate comunica şi prin telefon sau prin radio, indicându-se data probabilă a sosirii navei în portul de încărcare/descărcare, dacă în acest sens este prevăzută o clauză în contractul de transport; *sin.* Notice of Readiness.

NOUA CALEDONIE (Nouvelle Calédonie) Arh. în SV Oc. Pacific (Melanezia), la cca 1400 km NE de ţărmul Australiei. Este format dintr-o insulă mare de proveniență continentală cu relief muntos (alt max. 1650 m) şi altele mici de origine coraligenă. Supr. 18,4 mii km²; cca 145 mii loc. Climă subecuatorială cu păduri veşnic verzi şi savane. Zăcăminte bogate de nichel, crom, fier, cobalt, mangan. Culturi de bumbac, trestie de zahăr, cafea, orez, copra. Creşterea animalelor. Centru ad-tiv: Noumea. *ist.* A fost descoperit în 1774 de navigatorul englez James Cook care i-a dat vechea denumire a Scoţiei (Caledonia); din 1853 posesiune franceză (teritoriu de peste mări al Franţei). În 1872 aici au fost deportaţi ca deţinuţi politici militanţi al Comunei din Paris.

NOUA GUINEE Insulă din Oc. Pacific situată la 150 km de Australia de care o desparte Str. Torres. A doua insulă ca mărime după Groenlanda. Partea de V a ins. face parte din Indonezia, cea de E este terit. statului Papua-Noua Guinee. Supr. 787,9 mii km²; cca 4 mil. loc. Partea centrală şi de N a ins. este muntoasă cu alt până la 5030 m; partea de S reprezintă o câmpie joasă. Ţărmurile de E şi V sunt întretăiate de golfuri adânc pătrunse în uscat (Papua, Mac Klear ş.a.), cele de N sunt înalte, pe alocuri abrupte, iar cele de S întinse şi nisipoase. Climă ecuatorială şi subecuatorială. Ins. este acoperită de păduri în partea de N şi cea centrală, iar în S domină savana. Fauna este asemănătoare celei australiene: canguri, urşi koala, furnicari, pasărea paradisului, fluturi uriaşi ş.a. Expl. de petrol, cărbune, minereuri aurifere şi cuprifere. Pr. porturi: Jayapura, Merauk, Sorong (Indonezia), Port Moresby, Madang, Samarai (Papua-Noua Guinee). *ist.* Ins. a fost descoperită de portughezi în prima jum. a sec. XVI.

NOUA ZEELANDĂ (New Zealand) Arh. în SV Oc. Pacific, terit. statului cu acelaşi nume. Cuprinde Ins. de Nord şi Ins. de Sud (separate între ele de Str. Cook), Ins. Stewart şi Chatham, precum şi ins. mai îndepărtate aflate sub administraţia N.Z.: Tokelan, Cook, Niue, Campbell, Kermandek şi încă o serie de ins. mici nelocuite. Supr. 267,8 mii km²; cca 3 mil. loc. Relieful predominant vulcanic în ins. de Nord (Alpii Neozeelandezi) şi de podiş în ins. de Sud cu câmpii litorale înguste. Anual, îndeosebi în ins. de Nord, au loc cca 100 de cutremure dintre care unele provoacă mari distrugeri. Climă maritimă subtropicală în N şi temperată în S. Vegetaţie variată, 24% din terit. este

acoperit de păduri de fag şi conifere ş.a. specii. Se cultivă cereale, legume, pomi fructiferi, viţă de vie. Păşunile ocupă 47% din terit. favorizând creşterea animalelor. Pr. oraşe-porturi: Whangarei, Auckland, Wellington, Tauranga, Picton, Littleton; aeroporturi: Wellingron, Auckland, Custchurch. *ist.* Navigatorul olandez Abel Tasman a fost primul european care a descoperit N.Z. (1642), urmat de britanicul J. Cook (1768) care, revenind în anii următori, face o descriere amănunţită a ţinuturilor. În 1841 devine colonie britanică. În 1931 obţine statutul de membru al Commonwealth-ului.

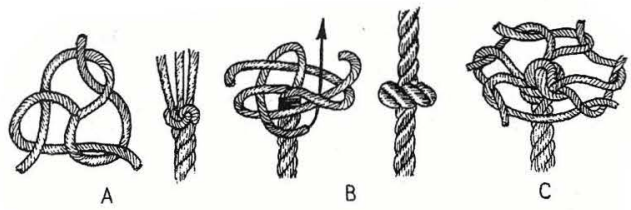
NOVAIA ZEMLEA (*rus.* Novaja Zeml'ja) Arh. în Oc. Îngheţat de Nord între M. Kara şi M. Barents, despărţit de continentul asiatic prin Str. Kara. Aparţine reg. Arhanghelsk (Rusia). Este format din două ins. principale (de N şi de S) despărţite între ele prin Str. Matoşkin Şar (2–3 km lăţime) şi mai multe ins. mici. Supr. 82,6 mii km². Relief muntos, aLt max. 1590 m. Climă aspră (–22° C în ian. şi +2° C în iul.). Acoperit de gheţuri îndeosebi în partea de N (25%). Vegetaţie de tundră; urşi albi, vulpi, foci, morse. Pescuit.

NOVI SAD Oraş în N Serbiei (Voivodina), port la Dunăre. Cca 120 mii loc. Portul este situat pe malul st. al Dunării şi pe un canal navigabil. Important centru industrial: ind. de armament, constr. de avioane, nave fluviale, aparataj electronic, maşini-unelte, prod. textile. Nod de comunicaţii. Atestat documentar din sec. XVI.

NOVOROSIISK Oraş-port în Federaţia Rusă situat în NE Mării Negre la g. cu acelaşi nume, care nu îngheaţă în timpul iernii dar este expus unor vânturi puternice îndeosebi toamna (Bora). Dispune de două bazine portuare destinate mărfurilor uscate, protejate de diguri şi un bazin petrolier protejat de moluri. În port sunt amenajate 40 de dane accesibile navelor cu un pescaj până la 10 m şi 3 dane cu o gară maritimă pentru pasageri. La dana petrolieră adâncimile sunt de 24,6–25,7 m. Traficul anual de mărfuri cca 30 mil. t. Important centru al industriei cimentului. Se exportă ciment, prod. petroliere, prod. chimice, utilaje. *ist.* În al doilea RM N a fost teatrul unor mari confruntări între forţele terestre germane care încercau să-şi desfăşoare forţele în Caucaz şi o armată sovietică sprijinită de navele flotei din M. Neagră şi artileria de coastă, care apărau oraşul. Între 19 aug.–26 sept. 1942, după lupte înverşunate, germanii au reuşit să ocupe cea mai mare parte a N. până la 10 sept. 1943 când, în urma unei operaţii de desant maritim (150 nave, cca 150 avioane şi 6480 oameni) combinată cu ofensiva unei armate de pe uscat, oraşul a fost eliberat (16 sept. 1943). Operaţiunile militare şi ocupaţia germană au provocat mari distrugeri oraşului şi instalaţiilor portului. După război, oraşul şi portul N. au fost complet refăcute.

NU! NU! *înv.* Răspuns al şefului de barcă la somaţia „Alo, barcă!" atunci când nu are ofiţeri la bord.

NUCĂ 1. Nod la capătul unei parâme; poate fi simplu, dublu, din patru, din şase şi cu coroană. **2.** *v.* ancoră. **3.** *v.* loch mecanic. **4.** Umflătură pe un arboret pe care se aşază capelatura zburătorului (**N. zburătorului**) şi capelatura rândunicii (**N. rândunicii**).



Nuci:
A – simplă; *B* – dublă (nod opritor); *C* – din şase cu coroane

NUMĂR INTERNAŢIONAL AL FARULUI Combinaţie compusă dintr-o literă şi câteva cifre, atribuită fiecărui far, în conformitate cu o rezoluţie a Organizaţiei hidrografice internaţionale.

NUMĂR TACTIC *mil.* Număr atribuit fiecărei nave dintr-o formaţie, prin care se indică de obicei postul în linia de şir, în ordine naturală, adică având nava-comandant în cap, aceasta fiind nr. 1.

NUMĂRUL LUI BEAUFORT Cifră indicând forţa vântului după scara Beaufort.

NUME Simbolul N, S, E şi V dat poliior magnetici sau anumitor coordonate terestre ori astronomice, ca latitudine, longitudine, declinaţie, indicând sensul de măsurare, de la ecuator sau de la meridian.

NUMELE NAVEI *MC* Unul din cele trei elemente care servesc la identificarea navei (nume, port de înregistrare, tonaj). Numele se scrie vizibil atât pe bordajul prova în ambele borduri, cât şi pe tabloul pupa unde, imediat după nume, se scrie şi portul de înregistrare. De asemenea, este înscris în toate documentele de bord, în actele care se referă la nava respectivă, precum şi pe ambarcaţiunile şi colacii de salvare de la bord. Şlepurile, mahoanele, ceamurile, şalandele, gabarele, bărcile pot purta în loc de nume un număr şi indicarea portului de înscriere. Numele navelor militare sunt înscrise, de regulă, în pupa şi în ambele borduri.

NUMĂRUL HĂRŢII Cifră sau număr care se trece pe toate cele patru colţuri ale hărţii, în afara chenarului. Ajută la identificarea hărţii în catalogul hărţilor şi al documentelor nautice.

NUMIRE Semnal format din mai multe pavilioane şi repartizat fiecărei nave pentru a putea fi identificată. În Codul internaţional de semnale, N. constă din patru pavilioane, fiecărei ţări fiindu-i caracteristice primul sau primele două pavilioane. Primele două pavilioane ale ţării noastre sunt YQ, reprezentând şi indicativul radio (*a nu se confunda cu numele navei*).

NUNKI Steaua nautică σ Sagitari (Săgetătorul), mărimea 2,1; în babiloneană „Constelaţia oraşului sfânt".

NYLON *v.* nailon.

O

O Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Om la apă".

OAHU Ins. în Arh. Hawaii (SUA) aşezată între Ins. Kauai (la N) şi Ins. Molokai (la S). Supr. – 1570 km²; cca 600 mii loc. Relief muntos, vulcanic. Climă tropicală oceanică; culturi de trestie de zahăr, ananas. Pe ins. se află pr. oraş-port şi centru ad-tiv al Arhipelagului, Honolulu, care este şi cel mai important port al Oceaniei, unde zilnic fac escală zeci de nave. În apropiere se află una din cele mai importante baze militare a SUA din Oc. Pacific – Pearl Harbor – situată în g. cu acelaşi nume şi care la 7 dec. 1941 a fost atacată prin surprindere de către japonezi marcând începutul războiului japono-american.

OAKLAND Oraş-port în V SUA (California) pe ţărmul G. San Francisco din Oc. Pacific. Cca 400 mii loc. Împreună cu or. San Francisco, de care este legat printr-un pod lung de 13 km. („Golden Gate"), formează o conurbaţie. Important centru industrial: ind. prelucrătoare de prod. agricole, rafinării, ind. chimică, de automobile, oţelării, şantiere navale. BMM şi punct de deservire a navelor militare şi comerciale. Întemeiat în anul 1850.

OBI Fluviu navigabil în vestul Siberiei (Rusia) format prin unirea Râurilor Biia şi Katun care izvorăsc din M-ţii Altai. Lung. 3680 km iar de la izv. afluentului pr. Irtâş 5570 km. Supr. bazinului hidrografic 2930 mii km². Străbate câmpia Siberiei de V cu zone mlăştinoase şi se varsă în M. Kara din Oc. Îngheţat. De la confluenţa cu R. Irtâş şi până la vărsarea în M. Kara (1160 km); fluviul este bogat în ape; lăţimea văii fl. atinge 50–60 km; ad. 40 m iar debitul max. la vărsare ajunge la 42 400 m³/s. Fl. îngheaţă în general între oct.–mai dar navigaţia se desfăşoară tot timpul anului prin intervenţia spărgătoarelor de gheaţă. Debitul anual al fl. la vărsare 400 km³. Mare hidrocentrală la Novosibirsk cu lacul de acumulare cu acelaşi nume având o supr. de 1070 km². Pescuit. Pr. oraşe-porturi: Novosibirk, Barnaul, Kamenina-Obi.

OBICEIURI Prescurtare a expresiei „Bunele obiceiuri ale mării", reprezentând regulile nescrise pe care este bine ca un marinar să le respecte. De ex.: a evita o navă aflată în probe de viteză; a evita trecerea printr-o formaţie de nave de război, cu toate că Regulile de drum dau acest drept; a nu lua vântul unei nave cu vele, trecând în vântul ei etc. Deşi nescrise, ele pot fi luate uneori în consideraţie de tribunalele maritime.

OBIECT DE ARMAMENT Obiect mărunt aflat la bordul unei nave sau al unei ambarcaţiuni ca: ghiordele, furcheţi, cuie de strapazan etc.

OBO (*engl.* Oil-Bulk-Ore) Navă ce poate fi folosită ca petrolier, vrachier şi mineralier.

OBOSI (*despre navă*) A fi supusă, pe mare rea, unor solicitări puternice care tind să deformeze osatura şi bordajul.

OBRAZ Porţiune a bordajului aflată deasupra liniei de plutire, în locul în care bordajul lateral se curbează spre etravă.

OBRY, giroscop ~ *mil., înv.* Primul giroscop montat pe torpile (1890).

OBSERVATOR Persoană care măsoară înălţimea unui astru cu sextantul sau ia un relevment la un astru sau la un obiect de la coastă. În problemele de navigaţie poziţia observatorului se confundă cu poziţia navei.

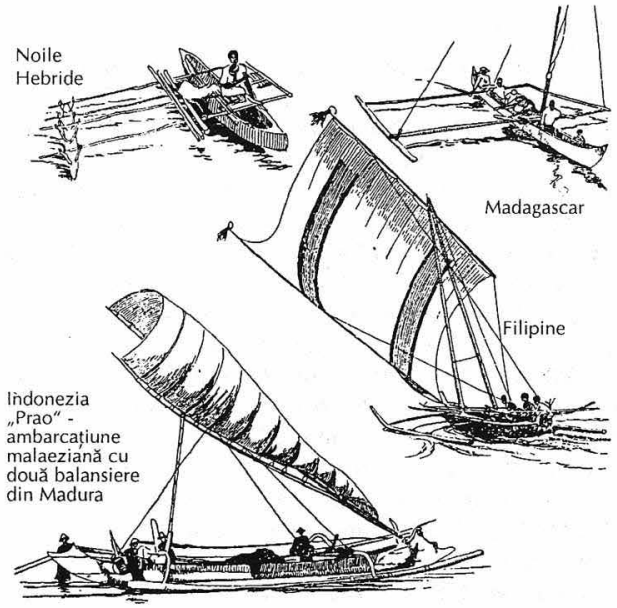
OBSTACOL DE NAVIGAŢIE Obiect care periclitează navigaţia maritimă sau fluvială (praguri, coturi bruşte, locuri strâmte, anafoare etc.) şi care sunt trecute pe hărţile de navigaţie prin semne convenţionale.

OBSTRUCŢIUNE *mil.* Obstacol artificial care se instalează la intrarea într-un golf, într-o radă, pe un curs de apă etc. pentru a împiedica pătrunderea prin surprindere a navelor inamice. Constă din estacade de şcondri, lanţuri, piloţi, plăşi, nave scufundate etc.

OCEAN 1. *oc.* Vastă întindere de apă sărată care separă continentele. Pe planeta noastră există patru O. (*v.* **oceanul planetar**), ale căror limite convenţionale au fost stabilite în 1937 prin Convenţia de la Monte Carlo. **2.** În mitologia greacă, zeul stihiei marine (Okeanos), cel mai vârstnic dintre Titani, izvorul primordial al tuturor apelor.

OCEANIA (*fr.* Océanie) Totalitatea ins. din centrul şi SV Oc. Pacific răspândite pe un spaţiu de apă de 70 mil. km². Supr. totală a ins. cca 1,26 mil. km²; cca 6 mil. loc. Este împărţită convenţional în patru părţi: Melanezia (în partea de V) care cuprinde cele mai mari insule ale O.; Micronezia (în N Melaneziei) formată din ins. mici; Polinezia, formată din toate celelalte ins. mici şi Noua Zeelandă. Insulele reprezintă partea superioară a crestelor şi culmilor submarine ieşite din apă care se întind ca nişte brâuri pe distanţe mari orientate pe direcţia NV. Relief variat, de la înălţimi mari peste 5000 m (Noua Guinee) şi 1–7 m (atolii din Micronezia şi Polinezia). Clima O. este în cea mai mare parte tropicală şi ecuatorială şi numai în partea de S este subtropicală şi temperată (Noua Zeelandă). Temp. medie lunară în lunile calde (aug.–feb.) +25°C în N şi +16° C în S; în lunile reci (feb.–aug.) +16° C în N şi +5° C în S. În zona ecuatorială temp. este constantă: +28° C. Vegetaţie foarte variată: cocotieri, palmieri, bananieri, arbori de pâine, mango, batate, trestie de zahăr, taro ş.a.

Ins. Hawaii scot 90% din producţia mondială de banane. Faună rară şi, în general, exotică: pasărea paradisului, pasărea lîră, câine zburător (liliac uriaş) ş.a. Pr. oraşe şi porturi: Honolulu (Ins. Hawaii), Tarawa (Ins. Gilbert), Agaña (Ins. Guam), Nauru (Ins. Nauru), Moresby (Ins. Papua Noua Guinee), Noumea (Ins. Noua Caledonie), Port Vila (Ins. Noile Hebride), Papeete (Polinezia franceză), Pago-Pago (Arh. Samoa), Honiaka (Ins. Solomon), Suva (Ins. Fiji). *ist.* Până în sec. XVI în Europa nu se ştia aproape nimic despre insulele din O. Primii europeni care au pătruns în O. au fost portughezii şi spaniolii, iar primul om care a ajuns în O. a fost F. Magellan (1521). Au urmat exploratori şi navigatori din Anglia, Franţa, Olanda, Rusia ş.a. Denumirea de Oceania datează de la începutul sec. al XIX-lea.



Ambarcaţiuni tradiţionale din Oceania şi Mările Sudului
(scheme după R. Gruss, Petit Dictionnaire de Marine).

OCEANOGRAFIE Disciplină care se ocupă cu studierea dimensiunilor şi adâncimilor oceanelor şi mărilor, a reliefului fundului, a compoziţiei şi temperaturii apei la suprafaţă şi în adâncime, a florei şi faunei marine, precum şi a altor fenomene. Oceanografia se împarte în statică, ce se ocupă cu studierea problemelor care nu se referă la mişcarea apei, şi dinamică, ce studiază mişcarea maselor de apă.

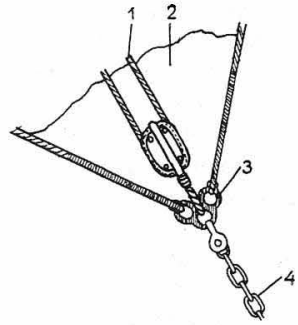
OCEANOGRAFIE NAUTICĂ Ramură a oceanografiei generale care studiază fenomenele de mişcare a apelor din oceane şi mări, produse de vânt şi de atracţia Lunii şi a Soarelui (valuri, maree, curenţi, adâncimi), şi alte date necesare navigaţiei pe mări şi oceane.

OCEANOLOGIE Ansamblu de discipline care cercetează oceanele şi mările lumii (oceanografia, fizica mării, geologia mării, biologia mării, chimia mării ş.a.).

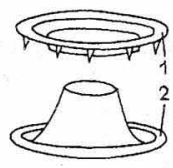
OCEANUL ÎNGHEŢAT DE NORD Parte a Oc. Planetar situată în reg. Polului Nord între Euroasia şi America de Nord şi care comunică cu Oc. Atlantic prin Str. Hudson, Davis, Danemarcii şi cu Oc. Pacific prin Str. Bering. Este cel mai mic ocean al Pământului. Supr. 14,75 mil. km². Ad. med. 1225 m, max. 5527 m. Linia ţărmului în cea mai mare parte adânc crestată. Relieful fundului este foarte variat, creste submarine alternează cu numeroase depresiuni. Numeroase insule cu o supr. totală de cca 4 mil. km². Cele mai mari nunt: Arh. arctic canadian, Groenlanda, Arh. Spitzbergen, Ţara Franz Joseph, Severnaia Zemlea, Novosibirsk ş.a. Climă polară. Precipitaţii 75–300 mm/an. Temp. aerului în ian. –36° C, iul. –1° C. Iarna 90% din supr. acvatoriului este acoperită de gheţari plutitori, care vara se reduce cu 50%. Se formează aisberguri atingând o grosime de peste 35 m. Temp. apei în ian. este aproape de limita îngheţului, în iul. +1° – +10° C (în partea de S). Salinitatea 32–35‰. Maree diminantă semidiurnă cu amp. 0.1–0,5 m. Clima şi regimul hidrologic al oc. sunt influenţate de curentul rece al Groenlandei şi curentul cald al Norvegiei. Oc. este traversat de calea maritimă navigabilă de NE (Pasajul de NE) care leagă Oc. Atlantic de Oc. Pacific. Bogat în zăcăminte de petrol şi gaze. Pe ţărmurile oc. sunt situate o serie de porturi, BMM şi BAM.

OCEANUL PLANETAR *oc.* Masă lichidă a planetei noastre, care împarte uscatul în continente şi insule separate, având o suprafaţă de 362 033 000 km², ceea ce reprezintă aproximativ 72% din suprafaţa Terrei, şi un volum de 1 349 930 000 km³. Cuprinde patru oceane: Pacific, Atlantic, Indian şi Arctic sau Îngheţat de Nord, care ocupă 50%, 25%, 21% şi respectiv 4% din suprafaţa totală. Adâncimea medie a O.P. este de 3 729 m, iar adâncimea maximă, de 11 022 m (Groapa Marianelor). Salinitatea apei este, în medie, 35‰. Temperatura la suprafaţa apei depinde de latitudine, de anotimp şi de curenţi, variind între +37°C (în Golful Persic şi în M. Roşie) şi sub 0°C (în zonele polare). *ist.* Pentru prima dată, în anul 1650, geograful olandez Bernardus Varenius a propus ca Oc. Planetar să fie împărţit în 5 oceane (Pacific, Atlantic, Indian Arctic sau Îngheţat de Nord şi Antarctic sau Îngheţat de Sud). În anii 30 ai sec. XX, după studii amănunţite, savanţii din mai multe ţări au convenit ca Oc. Planetar să fie împărţit în 4 oceane: Pacific, Atlantic, Indian şi Arctic sau Oc. Îngheţat de Nord, împărţire în vigoare şi astăzi.

OCHELARI Piesă din două-trei inele aflate în acelaşi plan ce serveşte la prinderea manevrelor la colţurile de mură ale velelor pătrate.



Ochelari:
1 – contrascotă; *2* – velă; *3* – ochelari; *4* – şcotă.

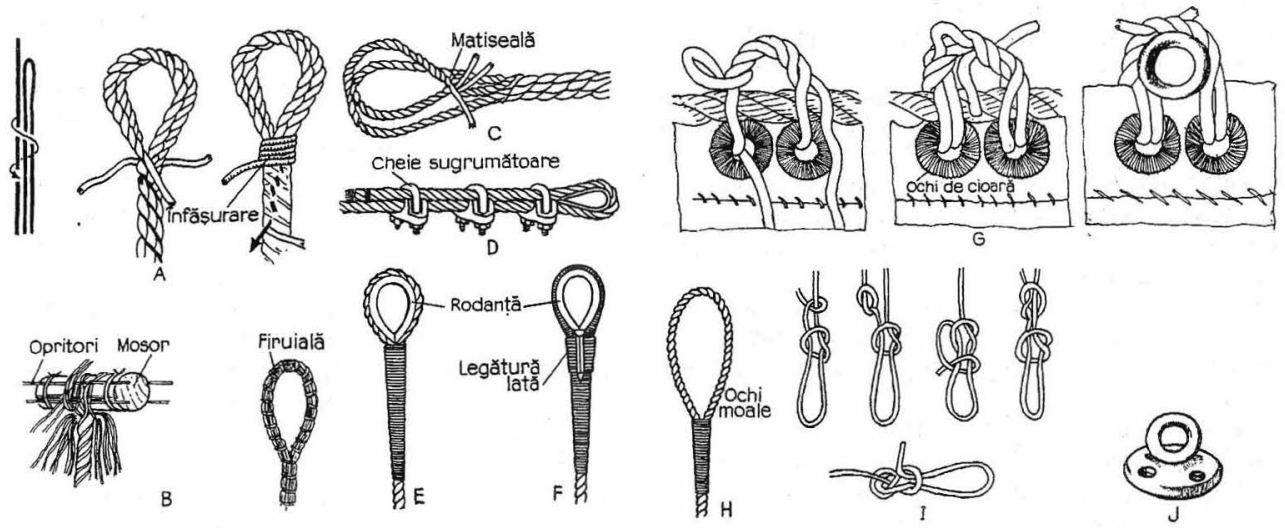


Ochet:
1 – femeie; *2* – bărbat.

OCHET Piesă din alamă, formată din două bucăţi – bărbat şi femeie – care sunt fixate cu ajutorul unei nicovale de ocheţi şi al unui dorn pe marginea velei sau tenzii pentru a consolida o gaură. **O. cu dinţi** O. care are dinţi pe margine.

OCHI 1. Buclă la capătul unei parâme sau pe o parâmă, făcută prin matisire (*v.* matiseală de ochi), prin înnodare sau cu chei sugrumătoare. Distingem: O. de frânghier, O. flamand, O. de garlin, O. de velar, O. cu chei sugrumătoare; *v. fig.* matiseală de velar. **O. cu rodanţă** O. înfăşurat, de regulă, sub o rodanţă. **O. cu rodanţă şi**

legătură O. cu rodanță sub care se află o legătură lată; prin desfacerea acestei legături rodanța poate fi înlocuită cu ușurință. Sub legătură parâma se înfășoară. **O. cusut** O. de parâmă cusut pe un capot sau pe o altă lucrare din pânză de vele. **O. de învergare** O. la îmbinarea grandeei de cădere și grandeei de învergare, prin care se trece baiera de învergare pentru a prinde vela pe vergă. **O. de capelatură** O. la capătul unei manevre fixe, cu ajutorul căruia aceasta se prinde la capelatură. **O. de terțarolă** O. pe grandeea de cădere a unei vele la care se prind pălănceii de terțarolă. **O. moale** O. fără rodanță. **O. pe parâmă** O. asemănător ochiului de terțarolă, dar



Ochi:
A – de frânghier; *B* – flamand; *C* – de garlin; *D* – cu chei sugrumătoare; *E* – cu rodanță; *F* – cu rodanță și legătură lată; *G* – de terțarolă; *H* – moale; *I* – stătător; *J* – de punte (metalic).

făcut pe o parâmă oarecare. **O. stătător** Buclă la capătul unei parâme de grosime medie. **O. ține-te bine** O. ce se face pe o vergă pentru a permite gabierilor să se asigure pe timpul lucrului. **2.** Buclă formată accidental pe o parâmă la virare; pentru a nu reduce rezistența parâmei O. format trebuie desrăsucit în sens invers; *sin.* velină. **3.** Piesă metalică pe catarg, pe punte sau pe bordaj, cu o gaură circulară, în care se prinde cârligul unui palanc (*a nu se confunda cu inelul, care este mobil*).

OCHI DE APĂ Porțiune de apă neînghețată, dar înconjurată de gheață. Pe râuri și lacuri O.d.A. se formează datorită curenților repezi, izvoarelor calde de fund, scurgerilor de apă caldă, iar în mări, din cauza curenților calzi, a deplasărilor de ghețari sau a topirii acestora odată cu sosirea anotimpului cald.

OCHI DE CIOARĂ Gaură într-o velă sau tendă, întărită cu o cursătură făcută cu ață de vele.

OCHI DE CIVADĂ Gaură la colțurile de școtă ale civadei pentru a se scurge apa, pe tangaj; *v. fig.* arboret de bompres.

OCHI DE PUNTE Deschidere dreptunghiulară în punte, prevăzută cu o prismă de sticlă, care servește la iluminarea culoarelor.

OCHI DE PUȚ Deschidere de pe punte a unei nări de puț.

OCHI DE SCURGERE Gaură într-o velă de regată pentru scurgerea aerului.

OCHI DE TRAVERSIERĂ Inel metalic prins de brățara de traversieră a ancorei.

OCHII NAVEI Porțiune de punte, imediat în pupa etravei, unde se instalează, de regulă, un om de veghe; *v. fig.* corpul navei.

„OCHIUL" FURTUNII (ciclonului) Zonă de dimensiuni relativ reduse (30–60 km diamentru) în centrul unui ciclon tropical unde, spre deosebire de cealaltă zonă a ciclonului unde bate uraganul și cerul este acoperit de nori, se menține un vânt slab (calm) și cer senin, dar o hulă puternică. Navele care nimeresc într-un ciclon tropical trebuie să fie pregătite ca după ce ies din O.F. să înfrunte vântul de forța uraganului care bate în direcția contrară celei întâmpinate înaintea intrării în centrul ciclonului.

OCTANT 1. Instrument de tipul sextantului, având însă un sector de 45°, cu ajutorul căruia se măsoară unghiuri până la 90°. **2.** Sector de cerc egal cu 45°. **3.** Porțiune a globului, egală cu a opta parte din suprafața sa totală.

OCULTAȚIE *v.* lumină.

ODENSE Oraș-port din Danemarca situat în N Ins. Fyn pe țărmul Fl. O. la 5 km de G. Odense-Fjord la Str. Beltul Mare. Cca 140 mii loc. Centru industrial: metalurgie, constr. de mașini, asamblarea automobilelor, ind. ușoară, textilă și alimentară. Șantiere navale. Patria cunoscutului scriitor danez Hans Christian Andersen (1805–1875).

ODER (*pol.* Odra) Fluviu în V Europei. Lung. 907 km; supr. bazinului hidrografic 112 mii km². Izv. din Moravia (Cehia) în apropierea joncțiunii M-ților Sudeți cu Carpații. Străbate SV Poloniei, formând după confl. cu Neisse granița comună cu Germania și se varsă în G. Szczecin din M. Baltică. Provoacă revărsări în anii cu precipitații abundente. Înghează în iernile geroase. Importantă arteră navigabilă, unită prin canale sau râuri cu Fl. Elba, Vistula (canalul Bydgoszcz) și Dunăre (prin Morava). Pr. afluent Warta. Traversează importante orașe-porturi: Ostrava (Cehia), Wroclaw, Glogow, Szczecin (Polonia), Frankfurt (Germania).

ODESSA Oraș-port și BMM a Ucrainei în NV M. Negre situat pe țărmul de SV al golfului cu același nume. Cca 1 mil. loc. Acvatoriul portului este protejat de câteva moluri și spargevaluri. În interior molurile împart portul în 7 bazine, în care sunt amenajate 38 dane. Accesibil pentru nave cu un pescaj de până la 12 m. În ian.–feb.

golful O. îngheaţă, dar prin intervenţia spărgătoarelor de gheaţă navigaţia este asigurată tot timpul anului. Traficul anual cca 18 mil. t. Se tranzitează produse petroliere, mărfuri generale, produse în vrac. Portul dispune de o gară maritimă prin care tranzitează anual cca 3 mil. de pasageri. Două şantiere navale mari care asigură reparaţia tuturor categoriilor de nave. *ist.* Oraşul, construit pe locul unde au existat cetăţi şi bazine portuare aparţinând succesiv grecilor, sarmaţilor, sciţilor, otomanilor, a primit denumirea de O. (după Odessos) în 1795 când pe acest loc s-au construit o cetate şi o bază navală a Rusiei. O. a fost teatrul unor acţiuni de luptă terestre şi navale în perioada războiului civil împotriva intervenţiei franco-britanice (1918–1920) şi în al doilea RM când a fost cucerită de armatele germano-române (5 aug.–16 oct.1941) şi eliberată după ofensiva armatei sovietice (28 mart.–14 apr. 1944) în urma căreia a suferit mari distrugeri, fiind apoi refăcută.

ODESSOS Colonie grecească întemeiată de milesieni în prima jumătate de sec. VI î.Hr. pe ţărmul tracic al M. Negre, pe teritoriul de astăzi al oraşului-port bulgăresc Varna.

OERTZ Cârmă hidrodinamică brevetată.

OFIŢER DE LEGĂTURĂ 1. Ofiţer de stat-major detaşat pe lângă statul-major general, al unei MU sau grupări de nave în scopul stabilirii legăturii cu acestea, transmiterea informaţiilor asupra situaţiei şi executarea altor misiuni. **2.** Ofiţer delegat pe lângă comandamentul unei grupări navale străine pe timpul staţionării acesteia în porturile româneşti sau ofiţer delegat pe lângă comandamentul grupării navale româneşti aflată în porturi străine.

OFIŢER DE MARINĂ *mil.* Persoană calificată în conducerea unei nave şi a armelor acesteia. **Ofiţer cu artileria, navigaţia** etc. Ofiţer însărcinat cu conducerea artileriei, navigaţiei etc. Pe portavion există şi ofiţer cu apuntarea. **Ofiţer de cart** O.d.M. care conduce serviciul de cart pe o navă aflată la ancoră sau în marş. Se subordonează comandantului navei, ofiţerului secund în problemele serviciului de zi şi ofiţerului de cart (operativ) pe unitatea de nave. **Ofiţer de complimentare** Ofiţer trimis la bordul unei nave de război străine, sosite în vizită, pentru a ura bun venit şi a indica ancorajul, geamandura de legare, dana de acostare etc. **Ofiţer de gardă** Ofiţer care conduce serviciul de gardă (24 ore) pe o navă staţionată la cheu. **Ofiţer secund** Primul locţiitor al comandantului navei şi şeful direct al întregului echipaj. **Ofiţer şef de cart** Ofiţer care conduce serviciul de cart pe o navă mare unde sunt mai mulţi ofiţeri de cart.

OFIŢER DE PORT Persoană oficială care în unele porturi străine (Anglia, SUA ş.a.) are atribuţia de a constata buna stare de navigabilitate a navelor, stivuirea reglementară, respectarea liniilor de încărcare şi starea mărfurilor aflate pe navă sau descărcate. Acesta poate fi şi un ofiţer al căpităniei de port cu atribuţii speciale de supraveghere a canalelor, locurilor de ancoraj şi a ancorării navelor în rade şi în porturi.

OFIŢER FLUVIAL *MC* Posesorul unui brevet special, care îi dă dreptul să ocupe o funcţie corespunzătoare şi să navige pe fluviu.

OFIŢER MARITIM *MC* Posesorul unui brevet care îi dă dreptul să ocupe posturi de ofiţer pe o navă comercială maritimă. Ofiţerii navei pot face parte din personalul de punte sau de maşini. Rangurile O.M. de punte, în afară de comandant, sunt: **ofiţer I** sau secundul navei (i se mai spune şi căpitan), care este primul locţiitor al comandantului; **ofiţer II**, însărcinat cu navigaţia; **ofiţer III**, care concură la buna desfăşurare a activităţilor la bordul navei; **ofiţer stagiar**, ambarcat în vederea formării sale profesionale. Rangurile O.M. de maşini sunt: **şef mecanic**, care răspunde de starea tehnică a navei şi de pregătirea personalului tehnic; **ofiţerii I, II şi III mecanici maritimi, ofiţerul mecanic maritim stagiar şi ofiţerii electricieni maritimi I, II şi III.** În afară de aceasta, în funcţie de categoria şi destinaţia navei comerciale, pot fi încadraţi ofiţeri de radiocomunicaţii: şef staţie radiotelegrafie categoria I şi II; ofiţer radiotelegrafist II şi III, medici de bord, ofiţeri de intendenţă sau ofiţeri care ocupă funcţii specifice: tehnolog şef, inginer traulist, inginer frigotehnist etc.

OFŢO *fl.* Schimbare bruscă a cârmei dintr-un bord în altul în caz de mascadă, pentru anumite manevre etc.

OGLINDA APEI *fl.* Suprafaţa apei.

OGLINDĂ *sin.* tablou.

OGLINDĂ DE SEMNALIZARE Oglindă ce serveşte la transmiterea semnalelor cu ajutorul razelor solare reflectate. O.d.S. este folosită de naufragiaţi.

OGLINDĂ MARE/MICĂ *v.* sextant.

OGURA, table ~ Table de înălţimi bazate pe metoda Souillagonet, dar primele din lume care rezolvă triunghiul sferic de poziţie cu formule conţinând numai secante şi cosecante (1920).

OHANĂ Unealtă pentru pescuit sturioni.

OHOTSK, Marea ~ Mare în bazinul Oc. Pacific între ţărmul de NE al Asiei, Pen. Kamceatka, Ins. Kurile, Hokkaido şi Sahalin. Comunică prin Str. Tătară şi la Pérouse cu M. Japoniei şi prin Str. dintre Ins. Kurile cu Oc. Pacific. Supr. 1,6 mil. km^2; ad. med. 1500 m, max. 3372 m. Ţărmurile sunt slab dantelate şi numai câteva golfuri pot servi ca dăpost pentru nave. Temp. apei iarna sub –1° C, iar în extremitatea sudică +2° C; vara +10° C în N şi +15° C în S; salinitatea 31–32‰ iar la vărsarea în M. a râurilor – 27‰. Marele Fluviu Amur se varsă în M. O. Din oct. şi până în iun. marea este acoperită de gheţuri. Maree mixtă cu ampl. până la 12,9 m. Faună bogată în peşti (heringi, somoni, calcani) şi mamifere acvatice (caşaloţi, balene, foci), păsări marine. Pr. porturi: Magadan, Korsakov (Rusia); Abshiri (Japonia). *ist.* În anul 1639, călătorul rus Ivan Moskvitin, coborând cu bărcile pe Râul Maia spre Oc. Pacific, a întâlnit un nou curs de apă pe care l-a numit **ohota** (în rusă „vânătoare") deoarece plecase la vânătoare. Marea a primit numele de la aşezarea întemeiată la gura râului.

OIA ŞIVO Curent rece în N Oc. Pacific; prelungire a curentului Kamceatcăi care coboară spre S din Oc. Îngheţat de Nord de-a lungul peninsulei cu acelaşi nume (temp. 9° C) şi a Ins. Kurile unde ia numele japonez de O.S. până în NE Ins. Honshu, unde

întâlneşte curentul cald Kuro Sivo (între paralelele 37° şi 40° lat. N). Aici se concentrează o mare cantitate de peşte şi alte vieţuitoare marine atrase de imensa cantitate de plancton adus de curentul O.S., făcând ca pescuitul în acest loc să fie deosebit de bogat.

„OITUZ" (ex. „Leros", ex. „Horsund") *ist.* 1. Cargou construit şi preluat de către SMR de la o societate germană. Capacit. max. 4300 tdw; dim: 84,4 × 13,3 × 6 m; vit. 9 Nd. Intrat în serviciu în 1918 în condiţii economice grele, nava a asigurat curse regulate de transport pe linia Brăila, Galaţi, Sulina – porturile mediteraneene. În timpul celui de al doilea RM „O." a fost închiriat Serv. german de transporturi maritime şi folosit între anii 1941–1944 la aprovizionarea trupelor germano-române de pe frontul din sudul URSS. În timpul transporturilor a suferit atacuri ale Sm. şi aviaţiei, fiind avariat uşor în două rânduri. După ieşirea României din război, în noaptea de 1/2 sept. 1944 „O.", aflat în portul Constanţa, a fost torpilat de Sm. german U-19 şi scufundat. După ranfluare a fost dezmembrat. 2. Cargou construit în 1979 pentru Întreprinderea de navigaţie NAVROM Constanţa. Prima navă de mare tonaj (15 000 tdw) de transport mărfuri generale în regim multifuncţional de exploatare, dotată cu motoare de construcţie românească tip MAN Reşiţa.

OKINAWA Cea mai mare Ins. din Arh. japonez Ryukyu situată în vestul Oc. Pacific la linia de demarcaţie dintre M. Chinei de Est şi M. Filipinelor. Supr. 1,2 mii km²; cca 1 mil. loc. Relief de şes şi mici dealuri (alt. max. 500 m). Ţărmuri dantelate înconjurate de recifuri de corali; climă subtropicală, temp. în feb. +16° C, iul. +28° C. Culturi de orez, trestie de zahăr, citrice. Oraş şi port pr.: Naha. *ist.* Ocupată de SUA (1945–1972); după retrocedare SUA şi-a menţinut pe ins. o importantă bază militară. În al doilea RM, pentru a cuceri insula, comandamentul Forţelor Armate a organizat o operaţie de desant maritim care s-a desfăşurat între 25 mart.–21 iun. 1945 la care au participat din partea americană 183 mii de militari din trupele terestre, 1500 de nave militare şi civile (5 PA, 22 NL, 36 Cr.) şi cca 2500 avioane împotriva a 77 mii de militari japonezi, 2000 de avioane şi un detaşament de VT. După lupte grele şi îndelungate cu pierderi mari de ambele părţi, la 21 iun. 1945 rezistenţa japoneză a fost anihilată.

OKTIABRSKII, Filip Sergheevici (1899–1969) Amiral. În marina militară rusă din 1918. Absolvent al Şcolii Superioare de marină „Frunze" (1928). A trecut prin toate treptele ierarhiei militare, de la comandant de navă la comandant de flotă. A fost comandant de VT, comandant de divizion şi de brigadă de VT, comandant al Flotilei de pe Fl. Amur (1938–1939), comandant al flotei din M. Neagră (1941–1942) şi totodată al sectorului de apărare a Sevastopolului. În 1943 este comandant al flotilei de pe Amur iar în 1944 revine la comanda flotei din M. Neagră. După război, locţiitor al comandatului Flotei URSS, iar din 1960 inspector pentru marină în cadrul Ministerului Apărării.

ÖLAND Ins. în M. Baltică situată lângă litoralul de E al Suediei, de care aparţine. Este legată de continent printr-un pod de 6 km lung. Supr. 1342 km², ţărmul lipsit de locuri de adăpostire a navelor. Relieful reprezintă un platou cu alt. de 57 m. Climă temperată maritimă, +1,5° C în feb. şi +16,5 în iul. Oraş pr.: Borgholm, pop. 25 mii loc. *ist.* În iul. 1789, în apropiere de Ins. Ö. a avut loc o bătălie navală nedecisă între flotele rusă şi suedeză în timpul războiului ruso-suedez (1788–1790).

„OLĂNEŞTI" *ist.* Cargou din seria de 13 857 tdw, aparţinând Societăţii de navigaţie NAVROM Constanţa. În perioada războiului dintre Iran şi Irak (1980–1985), nava se afla sub descărcare în portul iranian Koramshar de pe Fl. Shat-al-Arab unde a fost bombardată şi incendiată de artileria iraniană, la 7 oct. 1980. În urma acestei acţiuni contrară dreptului internaţional, potrivit căruia navele nebeligerante trebuie să fie avertizate asupra riscului pentru a putea părăsi zona periculoasă, nava s-a scufundat iar echipajul a reuşit să se salveze trecând înot fluviul pe malul controlat de Irak de unde a fost repatriat.

OLBIA *ist.* Colonie grecească pe ţărmul de N al M. Negre întemeiată de milesieni la sfârşitul sec. VII î.Hr., situată la gura Fl. Hypanis (Bugul de astăzi).

OLT Râu, afluent la malul st. al Dunării. Lung. 670 km. Supr. bazinului 2470 km². Izv. din Hăşmaşul Mare (Carpaţii Orientali), traversează M-ţii Harghita (defileul de la Tuşnad), depr. Făgăraş, străpunge Carpaţii Meridionali (defileul Turnu Roşu-Cozia), ţinutul deluros al Olteniei, câmpia Dunării unde, lângă Turnu Măgurele, se varsă în Dunăre. Primăvara se produc viituri. Afl. pr. Râul Negru, Bârsa, Homorodul, Cibinul, Lotrul, Oltejul, Topologul. Trece prin: Băile Tuşnad, Sf. Gheorghe, Făgăraş, Râmnicu Vâlcea, Slatina. Navigabil pe 50 km de la vărsare.

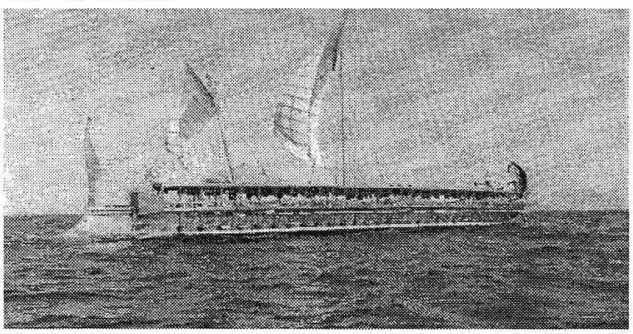
„OLTENIA" *ist.* Petrolier achiziţionat din Anglia în 1928 de societatea „Steaua Română"; construit în acelaşi an la Newcastle cu un depl. de 13 500 t, fiind la data respectivă cel mai mare vapor românesc. Caracteristici: capacit. max. de încărcare 9 575 tdw; dim. 132,8 × 16,8 × 10,9 m; vit. 12 Nd. Nava efectua curse regulate în special în porturile Dunkerque, Hamburg şi Londra. După intrarea trupelor germane în România (oct. 1940), autorităţile britanice, apreciind că ţara noastră nu mai poate fi considerată ţară neutră, a rechiziţionat între alte nave aflate în cursă şi petrolierul „O." care naviga în Mediterana centrală (16 nov. 1940). Echipajul a fost internat repatriindu-se abia în 1946. Nava a fost folosită la transporturi în folosul armatei engleze. La data de 8 ian. 1943 a fost scufundată de către submarinul german U-436 pe când naviga la sud de Ins. Azore.

OLTENIŢA Port fluvial situat pe Dunăre la km 430. Dispune de un cheu în lungime de 300 m, dotat cu trei macarale de 5 tf. Suprafaţa platformei portuare este de 31 300 m². Pot fi operate nave de până la 2 000 t. Capacitatea de trafic a portului este de 450 000 t/an. Şantierul naval construieşte nave de până la 5 000 tdw. Are 12 cale de montaj şi lansare la apă a navelor. Lungimea cheurilor bazinului şantierului este de 750 m, acestea fiind dotate cu macarale de 5 tf, 16 tf şi 59 tf. Dispune de o modernă hală de montaj.

„OLTENIŢA" Navă fluvială de pasageri construită în anul 1965 la Şantierul naval Olteniţa pentru Societatea de navigaţie NAVROM Galaţi. Este folosită şi în prezent, după o reparaţie capitală, îndeosebi pentru croaziere turistice pe Dunărea de Sus pe traseul Giurgiu – Belgrad – Budapesta – Viena – Passau. Caracteristici: depl. max. 940 t; dim.: 83,2 × 12 × 1,7 m; 3 motoare Diesel a 600 CP; capacitate 250 pasageri. Amenajări dintre cele mai moderne. Navă soră „Carpaţi".

„OLTUL" *ist.* **1.** Canonieră construită în Anglia în cadrul celui de al doilea program de dotare al Marinei Militare (1886–1889) făcând parte din grupul ce purta numele celor 3 mari râuri ale ţării: Oltul, Siretul, Bistriţa. Caracteristici (*v.* „Bistriţa"). În primul RM a făcut parte din grupul de canoniere şi şalupe torpiloare (1916–1918) participând la bătăliile de la Turtucaia şi Raşova, precum şi la alte acţiuni de luptă pe braţul Borcea şi în Delta Dunării. După război, a continuat activitatea în cadrul Diviziei de Dunăre până în anul 1923 când a fost transferată la Corpul navelor grănicereşti unde a rămas până la casare. **2.** Cargou achiziţionat în 1914 din Anglia de către Societatea Naţională de navigaţie maritimă „România" (ex. Iriston, 6500 tdw). În primul RM nava a fost închiriată marinei ruse pentru transporturi militare în M. Neagră (1916–1918). După război a reluat cursele comerciale împreună cu celelalte nave ale companiei („Milcovul", „Siretul", „Jiul") până în 1935 când societatea a fost lichidată iar navele acesteia au fost vândute unor armatori străini.

„OLYMPIA" (*gr.* Olimpias) Navă greacă construită în 1987 respectând modelul triremei (sau trierei) ateniene din antichitate.



„Olympias"

OMAN Golf în NV Mării Arabiei. Comunică prin Str. Ormuz cu G. Persic. Înaintat în uscat pe o distanţă de 450 km. Ad. până la 3474 m. Pr. port, Mascat (statul Oman).

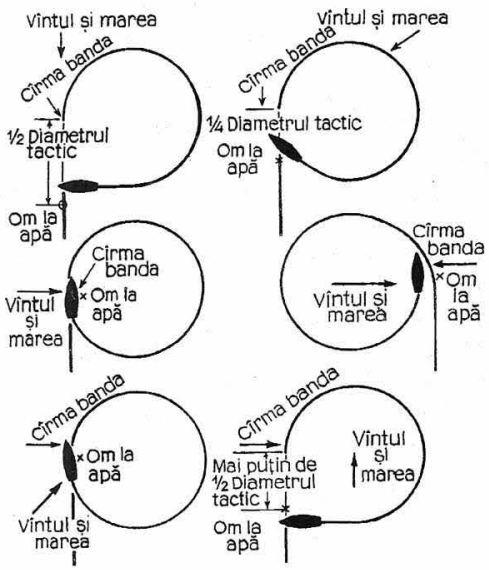
OM BROASCĂ (*engl.* frogman) *v.* scafandru de luptă.

OM DE VEGHE Marinar cu practică la bord însărcinat cu observarea mării. Veghea se execută atât în marş cât şi în staţionare, cu deosebire noaptea sau pe ceaţă, cu scopul de a anunţa fără întârziere la comanda de navigaţie (comandantului sau ofiţerului de cart) apariţia navelor sau a altor obiecte care ar interesa siguranţa navei. Veghea executată cu atenţie constituie una din cele mai elementare condiţii de siguranţă în navigaţie. Veghea este obligatorie atât prin practica uzuală şi regulamentul serviciului de bord, cât şi prin regulile internaţionale pentru prevenirea abordajelor pe mare.

OM ÎN PROVA Marinar ce se află la prova unei ambarcaţiuni pentru a mânui cangea la acostare şi la plecare. Pe şalupe, O.î.P. stă pe un suport din bare metalice.

OM ÎN PUPA Marinar ce se află la pupa unei şalupe pentru a mânui cangea la acostare şi la plecare.

OM LA APĂ Om căzut peste bord. Pescuirea unui O.l.A. se face în cele mai multe cazuri întorcând nava şi ţinând seama de vânt şi de mare. Dacă omul nu se vede, nava face o curbă Butacov sau Williamson. Navele cu vele pun în pană.



Manevra de om la apă

OMEGA Sistem hiperbolic de radionavigaţie pe frecvenţă foarte joasă, similar sistemului de navigaţie Decca. Măsoară diferenţele de fază ale semnalelor recepţionate; foloseşte emiţătoare fixe şi receptoare mobile. Deosebirea principală faţă de sistemul Decca constă în frecvenţa de emisie; în timp ce sistemul Decca foloseşte mai multe frecvenţe de cca 100 kHz, sistemul Omega foloseşte o frecvenţă de 10,2 kHz. Utilizând frecvenţe foarte joase, emiţătoarele Omega pot fi instalate la distanţe de câteva mii de Mm.

ONEGA Lac navigabil în partea de NV a Rusiei europene. Supr. 9,9 km² (incl. insulele); supr. bazinului 51 540 km²; vol. apei 295 km³ (la nivelul mediu); ad. variază între 50 şi 100 m; ad. max. 115 m. Pe lângă ţărmuri sunt numeroase insule şi, de asemenea, golfuri lungi şi înguste. Porţiuni din ţărmurile de S şi SE sunt joase şi mlăştinoase. Pr. râuri care se varsă în L.O: Suna, Şuia, Vodla, Andoma, Megra. Din lac se scurge râul Svir. Nivelul apei creşte în apr.–iun. şi scade până în oct., variaţia nivelului apei fiind de 0,5–1 m. Temp. apei cca +20° C vara; iarna îngheaţă la mal de la sfârşitul lui nov. şi în larg în ian. Bogat în peşte. Pr. porturi Petrozavodsk, Kondopoga, Medvejiegorsk. L.O. face parte din sistemul de comunicaţii pe apă Volga – M. Baltică şi este legat prin canalul M. Albă – M. Baltică cu M. Albă.

ONERARIA *ist.* Navă romană de transport.

ONTARIO (în *amerindiană* – lacul frumos) Lac în America de Nord între Canada şi SUA format la 75 m alt. Supr. 19,5 mii km² (310 km lung. şi 90 km lăţime med.); ad. med. 91 m, (max. 237 m). Cel mai mic lac din sistemul **Marilor Lacuri**. Primeşte apă din L. Erie, situat la un nivel mai înalt, prin Râul Niagara, iar din el se alimentează Fl. Sf. Laurenţiu. Pe lacul O. trece linia de frontieră dintre Canada şi SUA Este legat prin canale navigabile de L. Erie şi Huron şi cu Râurile Hudson şi Ottawa; reprezintă un important sector al sistemului de comunicaţii pe apă pentru ambele ţări. Pe malurile sale se află importante oraşe-porturi: Toronto, Hamilton, Kingston (Canada), Rochester, Osungo (SUA).

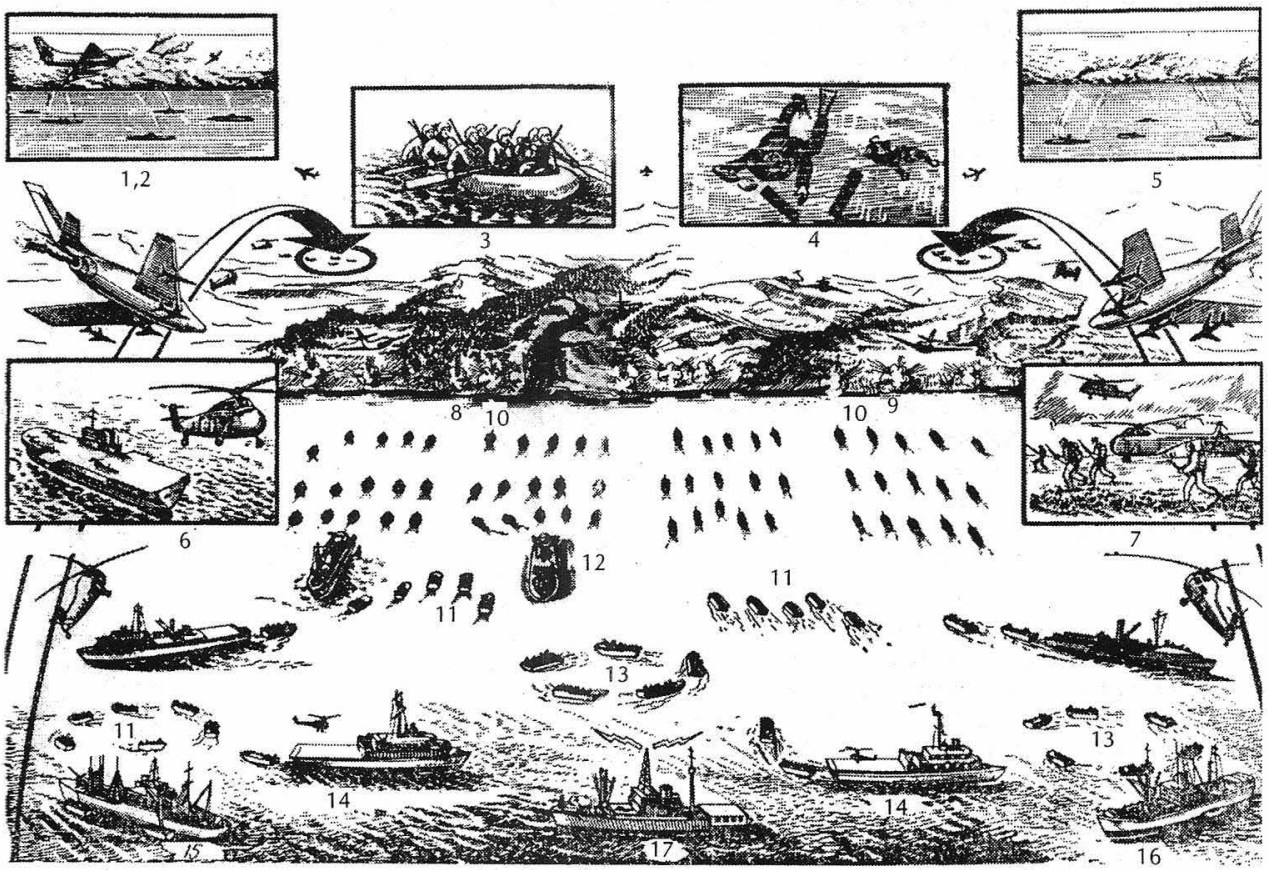
„OOSTERSCHELDE" Navă-şcoală, velier tip goeletă, cu trei arbori, sub pavilion olandez, construită în anul 1918 pentru transport mărfuri. În anul 1939 este transformată în navă-şcoală şi modernizată. În prezent se află ancorată în portul olandez Rotterdam ca navă-muzeu, dar este armată şi folosită în diferite ocazii. Caracteristici: depl. 500 t; dim.: 50 × 7,50 × 3 m.

OPAC Cui sau zbir de strapazan.

OPACINĂ Ramă pescărească; *sin.* babaică.

„OPANEZ" *ist.* Şalupă canonieră intrată în compunerea Marinei Militare în cadrul primului program de înzestrare a acesteia (1883–1885) împreună cu şalupele surori „Rahova" şi „Smârdan", precum şi alte 5 şalupe de poliţie („Sentinela", „Poterașul", „Veghiatorul", „Pandurul", „Grănicerul"). Şalupele canoniere au avut următoarele caracteristici: depl. 45 t; dim.: 17 × 3,5 × 1,6 m; 100 CP; vit. 8,5 Nd, tun l/37 mm, mitr. cu 5 ţevi 1/11,4 mm Nordenfeld. În primul RM şalupa „O." a acţionat în cadrul Apărărilor sub apă în grupul **„port-mine, dragă-mine"** participând la acţiuni de minare şi dragaj. Scoasă din serviciu la 30 dec. 1919.

OPERAŢIA DE DEBARCARE Operaţie complexă ofensivă dinspre mare asupra uscatului, executată de MU terestre şi navale în cooperare cu forţe militare aeriene şi de apărare AA în scopul debarcării desantului maritim pe litoralul apărat de inamic. Obiectivul O.d.D. poate fi cucerirea unei zone importante de pe litoralul inamic, a unei insule marei, strâmtori ş.a. O.d.D. poate fi o parte a operaţiei ofensive a frontului sau o operaţie operativ-strategică a flotei pe TOM (oceanic) sau continental. O.d.D. are următoarele etape: cucerirea supremaţiei pe mare şi în aer în zona operaţiei; ambarcarea trupelor şi a tehnicii de luptă pe mijloacele navale de transport şi debarcare; traversada desantului pe mare; lupta pentru cucerirea capului de pod şi debarcarea desantului; desfăşurarea acţiunii pe uscat. Pentru desfăşurarea operaţiei se formează grupări de



Schema Operaţiei de debarcare a desantului maritim (variantă):

1 – 2 – pregătirea de aviaţie şi de artilerie navală a locului de debarcare a desantului; *3* – recunoaşterea locului de debarcare a desantului de către cercetaşi din trupele terestre; *4* – cercetarea barajelor antidesant de către scafandri de luptă (frogmen); *5* – dragarea minelor de pe căile de acces către locurile de debarcare a desantului, cu asigurare de artileria navală; *6* – desant aerian de elicoptere („învăluire verticală") aduse în raion de către un portelicopter de desant (LPH); *7* – debarcarea desantului de pe elicoptere în spatele apărării antidesant a inamicului; *8* – primul sector de debarcare a desantului (first beach); *9* – al doilea sector de debarcare a desantului (second beach); *10* – tancuri amfibii; *11* – vedete de desant infanterie (LCI); *12* – nave mari de desant tancuri (LST); *13* – vedete de desant; *14* – doc de desant (LSD); *15* – navă de transport materiale de desant (AKA/LKA); *16* – navă de transport trupe de desant (APA/LPA); *17* – navă de comandament de desant, navă-comandant a forţelor de debarcare (AGC/LSH).

forţe: de desant maritim şi aerian; de acoperire operativă a desantului; de rachete; de aviaţie şi AA; de rezervă. Conducerea O.d.D. este asigurată de un comandament de arme întrunite iar în unele situaţii de MU navală.

OPERAŢIA „OVER LORD" *v.* Debarcarea din Normandia.

OPERAŢIA „60 000" Numele de cod dat de comandamentul român operaţiei de evacuare pe mare a trupelor române, în cadrul retragerii unităţilor germano-române din Crimeea (11 apr.–13 mai 1944). Numele de cod se referă la cei 65 000 de militari români ce se aflau în peninsulă, în compunerea Armatei a 17-a germane, la data începerii operaţiei de evacuare. După înfrângerea armatei germane în bătăliile de la Stalingrad şi Kursk–Orel (1942–1943), ofensiva sovietică reluată şi în partea sudică a frontului de Est în vara 1943, pe direcţia Melitopol–Kerson, a dus la izolarea Crimeei unde se afla armata a 17-a germană, transferată aici de pe capul de pod din Cuban (oct. 1943). Începând din 1 nov. 1943 această Armată s-a aflat în situaţia de încercuire de către trupele şi Flota Mării Negre sovietice. În această situaţie se aflau cca 235 000 oameni (5 divizii germane şi 7 divizii româneşti). Acestea din urmă: Div. 1, 2, 3 vânători munte; 10, 19 infanterie şi 6, 9 cavalerie totalizau cca 65 000 militari. Operaţia „Crimeea" a fost declanşată de trupele sovietice la 8 apr. 1944. S-a creat o situaţie dificilă pentru trupele încercuite în peninsulă, singura cale posibilă de salvare fiind M. Neagră. În acest context, comandamentul român a organizat „Operaţia 60 000" a cărei execuţie a revenit Forţelor Navale Maritime comandate de CAm Horia Măcellariu, coordonarea generală a operaţiei de evacuare a trupelor germano-române şi a materialelor aflate în Crimeea revenind Comandamentului Amiral german Marea Neagră (VAm H. Brinkman). Pentru transportul trupelor pe mare şi apărarea convoaielor au acţionat în comun nave militare şi comerciale româneşti şi navele militare şi de transport ale comandamentului german. Operaţiunea maritimă de evacuare a trupelor din Crimeea s-a desfăşurat în două etape. În prima etapă (14–27 aprilie), transporturile s-au efectuat fără pierderi însemnate de nave şi personal. A doua etapă (1–13 mai) a fost caracterizată prin reacţia viguroasă a forţelor sovietice şi s-au înregistrat pierderi importante în nave şi personal. Pe durata întregii operaţii au fost organizate 90 de grupuri şi convoaie escortate care au adus în ţară 120 853 de persoane şi 22 548 t armament, muniţie ş.a. Pierderile de oameni în timpul transportului pe mare au reprezentat aprox. 9–10%; pierderile de tonaj reprezintă 19 048 TRB (respectiv 32% din tonajul total al Axei existent în M. Neagră). În ce priveşte trupele române, numărul celor aduşi în ţară a fost de 42 200 militari (3056 pe calea aerului) respectiv 90% din efectivul existent în Crimeea la 11 apr. 1944. „Operaţia 60 000" este apreciată a fi cea mai importantă şi cea mai reuşită operaţie efectuată de Marina Militară Română în cel de al doilea Război Mondial.

OPERAŢIE NAVALĂ *mil.* Totalitatea acţiunilor de luptă şi manevrelor de forţe şi mijloace executate după o concepţie şi un plan unic de către marile unităţi operative ale marinei militare, independent sau în cooperare cu alte categorii de forţe armate, pentru realizarea scopului strategic sau operativ propus. Marina Militară desfăşoară sau participă la operaţii pe comunicaţiile maritime ale inamicului, la operaţii de apărare a comunicaţiilor proprii, la operaţii de apărare a litoralului sau a flancului trupelor de uscat care acţionează pe direcţii de litoral, la operaţii de distrugere a forţelor navale ale inamicului, operaţii de debarcare, de minare, dragaj ş.a.

OPERĂ MOARTĂ Porţiune a corpului navei, aflată deasupra liniei de plutire; *v. fig.* corpul navei.

OPERĂ VIE Porţiune a corpului navei, aflată sub linia de plutire; *sin.* carenă; *v. fig.* corpul navei.

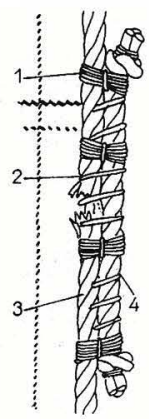
OPHIUCHUS Constelaţie având stelele nautice Rasalhague şi Sabik; în greacă: „Cel care ţine şarpele".

OPOZIŢIE *v.* configuraţie.

OPREA, Dumitrache (n. 1933 Tulceşti, Galaţi) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Militare de marină promoţia 1955 şi al Academiei Militare Generale. A îndeplinit diferite funcţii la bordul navelor militare. Lector la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân". Din 1985 îndeplineşte funcţii de răspundere în CMM. În 1990, locţiitor al comandantului MM.

OPRI 1. A anula gangul (inerţia) navei astfel încât aceasta să nu aibă viteză prin apă. În acest scop maşinile navelor autopropulsate se pun înapoi, iar navele cu vele pun în pană. **2.** A băga pana ramei în apă, rama rămânând fixă pentru a opri barca sau pentru a o întoarce. Se execută la comanda „Opriţi!" sau „Babord/tribord opriţi!".

OPRITOR 1. Bucată de parâmă cu capete de bulgar la ambele extremităţi, cusută cu aţă de vele la capetele unei grandee rupte. **2.** Piesă care limitează mişcarea unui aparat, unui dispozitiv etc.



Opritor: *1* – legătură; *2* – cusătură; *3* – grandee; *4* – opritor.

OPTURI *fl.* Mecanism de punte compus din două tambure canelate, ce se află în poziţie orizontală şi pe care se înfăşoară remorca sub forma cifrei 8. O. sunt prevăzute cu o frână cu bandă care permite voltarea sau filarea. **2.** Instalaţie compusă din două babale verticale, canelate, acţionate de un motor aflat sub punte.

ORA BORDULUI Ora oficială la bordul navei, identică, de regulă, cu ora fusului. O.B. se schimbă astfel încât serviciul la bord să nu fie perturbat.

ORA CRONOMETRULUI Ora indicată de cronometru bordului, la care, adăugând algebric starea absolută, se obţine ora meridianului Greenwich.

ORA CULMINAŢIEI Ora trecerii unui astru prin meridianul locului. Are aplicaţie în calcularea latitudini din înălţimea meridiană; se calculează din timp O.C. ş apoi la ora respectivă se măsoară înălţimea meridiană.

ORA FUSULUI Ora meridianului central al fusului valabilă pentru tot fusul.

ORA LEGALĂ Oră fixată prin lege într-o ţară, diferită de ora fusului. Este valabilă pentru o anumită perioadă de timp, de obicei pe timpul verii.

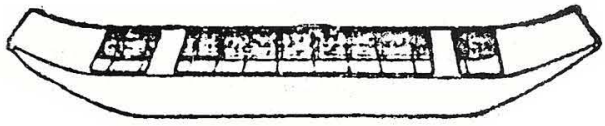
ORA LOCALĂ Ora oficială într-un punct dat al globului, identică, de regulă, cu ora fusului.

ORA MAREEI ÎNALTE Momentul în care nivelul mării atinge înălţimea maximă. Coincide cu momentul terminării fluxului. În tabelele de maree sunt date orele mareelor înalte din fiecare zi şi pentru o serie de porturi principale (în timp mediu al locului).

ORA MAREEI JOASE Momentul în care nivelul mării în scădere ajunge la o poziţie minimă. Coincide cu momentul terminării refluxului. În tabelele de maree sunt date orele mareelor joase din fiecare zi şi pentru o serie de porturi principale în timp mediu al locului.

ORAN (Ouahran) Oraş-port în NV Algeriei la M. Mediterană. Cca 400 mii loc. Important port, nod de CF şi transport auto, care deserveşte Algeria şi o parte din Maroc. Ateliere de deservire a portului, ind. uşoară, de prelucrare a tutunului. Import: produse petroliere, zahăr, metale; export: vinuri, cereale, minerale, alfa (fibre textile). Aeroport. *ist.* În 1931 oraşul a fost ocupat de francezi şi folosit ca bază militară în N. Africii. În al doilea RM americanii au creat aici un cap de pod pentru a acţiona împotriva trupelor hitleriste (1942).

ORANIŢĂ 1. Termen de origine sârbă (Oraniça) desemnând o luntre pescărească având fundul plat, prova şi pupa identice, uşor arcuite şi terminate cu tablou. Începând cu sec. al XVIII-lea au fost semnalate în apele româneşti (în special pe Dunăre) un mare număr de O. A nu se confunda cu craniţă, graniţă. **2.** Cange pe care o folosesc pescarii.



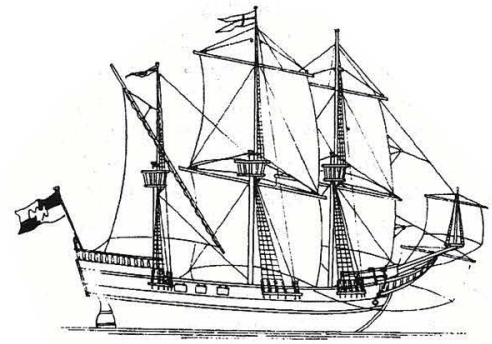
Oraniţă (1)

ORDIN DE AMBARCARE *MC* Document întocmit de încărcător, în care se trec bucăţile, coletele, balele etc. din fiecare lot de marfă, cu mărcile de identificare respective. O.d.A. este semnat apoi de secundul navei.

ORDIN DE MARŞ Ordin dat în scris de şeful de stat-major ori de comandantul unităţii de nave (pentru navele militare) sau de biroul exploatare al flotei pentru navele civile), prin care se comunică uneia sau mai multor nave misiunea ce le revine, precum şi termenul de executare.

ORDINE *mil.* Dispunerea reciprocă la distanţele, intervalele şi în relevmentele stabilite prin regulamente (instrucţiuni) a formaţiilor de nave din cadrul fiecărui grup tactic al dispozitivului de marş sau de luptă. Cea mai simplă O. este formaţia.

„OREL" (*rus.* Oriol) Prima corabie cu trei arbori de dimensiuni mari construită în Rusia (pe Fl. Oka) în nov. 1667. Dim. 24,5 × 16,5 × 1,5 m; 28 tunuri din fier (cal. 37–57 mm); echipaj 20 marinari şi 35 soldaţi. În aug. 1668 a fost trimisă la Astrahan (pe Volga la vărsarea în M. Caspică) pentru paza navelor comerciale care traversau Caspica. În iun. 1670 a fost incendiată la Astrahan de cazacii lui Stepan Razin în timpul răscoalei conduse de acesta.



„Orel"

ÖRESUND Str. între Ins. Seeland şi Pen. Scandinavică, prin care se face legătura între Str. Kattegat şi M. Baltică. Lung. 70 km; lăţimea 3,4–24 km; ad. max. 38 m (în N); ad. şenalului navigabil 8 m. Pr. porturi pe ţărmul de V: Copenhaga (Danemarca), pe ţărmul de E Malmö (Suedia), legate între ele printr-o linie de feriboturi.

ORGAN DE CLASIFICARE A NAVELOR *MC* Expert sau comisie de experţi specializaţi în clasificarea navelor şi în calcularea „bordului liber", având calitatea să elibereze, prin intermediul autorităţii sau societăţii pe care o reprezintă, certificate de clasificare şi de franc-bord.

ORGANIZAŢIA TRATATULUI ATLANTICULUI DE NORD Cunoscută mai ales sub denumirea prescurtată NATO provenită din numele său englezesc (North Atlantic Treaty Organization) sau Pactul Atlanticului de Nord (Pactul Nord Atlantic), este o organizaţie politică şi militară constituită între cele 12 ţări semnatare ale tratatului de alianţă încheiat la Washington la 4 apr. 1949: Belgia, Canada, Danemarca, Franţa, Islanda, Italia, Luxenburg, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Portugalia şi Statele Unite ale Americii. În 1952 au mai aderat Grecia, Turcia, iar în 1955 Germania Occidentală. În 1966 Franţa, deşi a rămas membră a alianţei, a hotărât să se retragă din organismele militare integrate ale acesteia. În 1982 Spania a devenit şi ea membră. NATO, urmată în 1999 de Cehia, Polonia şi Ungaria. În aprilie 2004, prin aderarea oficială a 7 noi state (Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, România, Slovacia şi Slovenia) numărul ţărilor membre ale NATO a ajuns la 26. Zona NATO cuprinde teritoriile ţărilor membre precum şi acvatoriile bazinelor M. Mediterane şi ale Atlanticului de Nord unde Comandamentul NATO organizează anual numeroase exerciţii cu participarea forţelor terestre, navale şi aeriene, de pregătire în vederea trecerii de la starea de pace la o eventuală situaţie de război, iar lărgirea alianţei a impus reorganizarea NATO, redistribuirea priorităţilor, redislocarea trupelor etc. Angajarea forţelor NATO într-o acţiune militară este legală şi justificată numai dacă poartă girul Organizaţiei Naţiunilor Unite şi al Consiliului de Securitate.

„ORIENT" Prima navă fluvială de pasageri a NFR cumpărată în 1898 de la Societatea austriacă de navigaţie pe Dunăre. (DDSG) şi rebotezată „Ştefan cel Mare" (II). Construită în 1870 la Viena, a deservit linia de navigaţie Brăila–Galaţi. În 1902 a fost transformată în yacht regal, înlocuind nava cu acelaşi nume (I) intrată în serviciu în 1867. În 1938 a fost din nou transformată în navă de pasageri. În 1945 a fost cedată URSS.

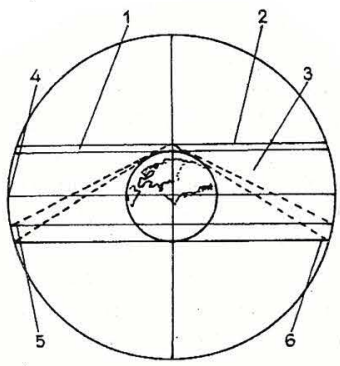
ORINOCO Fluviu navigabil în America de Sud (Venezuela şi Columbia). Lung. 2500 km; supr. bazinului 1086 mii km². Izv. din SV Podişului Guyanelor şi se varsă în Oc. Atlantic printr-o deltă cu 25 braţe şi cu supr. de 25 mii km². Pe cursul superior al Fl. O. se bifurcă râul Casiquiare care se leagă de sistemul Amazonului. Pr. afluenţi: dr. – Ventuari, Caura, Caroni (pe care se află o importantă centrală hidroelectrică); st. – Guaviare, Meta Arauca; oraşe-porturi: Santa Barbara, Puerto Ayacucho, Ciudad Bolivar ş.a. Accesibil pentru nave oceanice până la Ciudad Bolivar. *ist.* Vărsarea Fl. O. a fost descoperită în 1499 de expediţia lui Alonso Hojeda din care a făcut parte şi Amerigo Vespucci; iar în 1800 savatul german A. Humboldt, cercetând cursul superior al fluviului, a stabilit existenţa legăturii dintre O. şi Amazon.

ORION Constelaţie având stelele nautice Alnilam (Saiph), Bellatrix, Betelgeusa, Rigel.

ORIZONT O. adevărat Planul perpendicular pe verticala locului, care trece prin ochiul observatorului. **O. astronomic** Planul perpendicular pe verticala locului, care trece prin centrul globului. **O. geometric** Cerc pe globul terestru, descris de tangenta la suprafaţa acestuia, care trece prin ochiul observatorului. **O. marin** Cerc pe globul terestru, descris de punctul de tangenţă al razei vizuale a observatorului, refractată de atmosferă. Se află, de regulă, dincolo de O. geometric.

ORIZONT ARTIFICIAL Instrument ce serveşte la executarea observaţiilor cu sextantul când orizontul marin nu este vizibil.

ORIZONT CERESC Cerc mare rezultat din intersectarea sferei cereşti cu un plan perpendicular pe raza observatorului şi care trece prin centrul Pământului.



Orizont:
1 – orizont geoidal; *2* – orizont sensibil; *3* – depresiune; *4* – orizont ceresc; *5* – orizont vizibil; *6* – orizont geometric.

ORIZONT RADIO/DE RADIOLOCAŢIE Cerc pe globul terestru, descris de punctul de tangenţă cu globul al undei radio/de radiolocaţie refractată de atmosferă. Se află, de regulă, dincolo de Orizontul geometric.

ORIZONTALĂ Grindă orizontală fixată pe montanţi, pe care se aşază bordajul unei suprastructuri.

ORIZONTUL COASTEI Proiecţia pe bolta cerească a reliefului unei coaste aşa cum se vede de pe o navă aflată la distanţă mare de ţărm. Uneori se iau înălţimi la soare sau la aştri la această linie considerată ca orizont, după care se aplică o corecţie specială.

„ORIZONTUL MARITIM" *ist.* Revistă cu caracter literar-profesional a ofiţerilor din marina comercială apărută în 1933, la Constanţa.

ORIZONTUL MĂRII Cerc mic de pe suprafaţa Pământului definit de intersecţia aparentă a sferei cereşti cu suprafaţa mării. Se află sub orizontul adevărat cu un unghi care depinde de înălţimea ochiului observatorului deasupra nivelului mării. După gradul de luminozitate distingem O. clar, şi O. neclar; *sin.* orizont aparent, orizont vizibil.

ORKNEY (Orcade) Arh. britanic în Oc. Atlantic la N de Scoţia, de care o desparte Str. Pentland, format din 67 ins. cu o supr. totală de 1004 km². Cca 25 000 loc. Ins. mai importante: Pomona, Hoy, Ronsay, Westray, Sanday, Stronsay, South Ronaldsay. O parte din ins. sunt nelocuite dar folosite pentru vânat şi pescuit. Navigaţia este dificilă în Str. Pentland şi strâmtorile dintre insule din cauza stâncilor submarine şi a curenţilor puternici. Climă temperată oceanică fără temperaturi scăzute datorită influenţei curentului Golfstrom. Temp. iarna +2° C şi +12° C vara. Pr. oraş-port Kirkwall (Ins. Pomona). *ist.* În perioada primului şi celui de al doilea RM, în Arh. O. se afla principala BMM operaţională a flotei britanice, Scapa Flow. În al doilea RM, la 14 oct. 1939 Sm. german U-47 a pătruns în baza de la Scapa Flow şi a scufundat nava de linie britanică „Royal Oak". Din 1959 BMM se află în conservare.

ORLON Material sintetic (poliacril) din care se poate obţine fibre pentru confecţionarea parâmelor.

ORLOP *ist.* Punte situată imediat deasupra punţii calei pe vechile nave de linie cu vele.

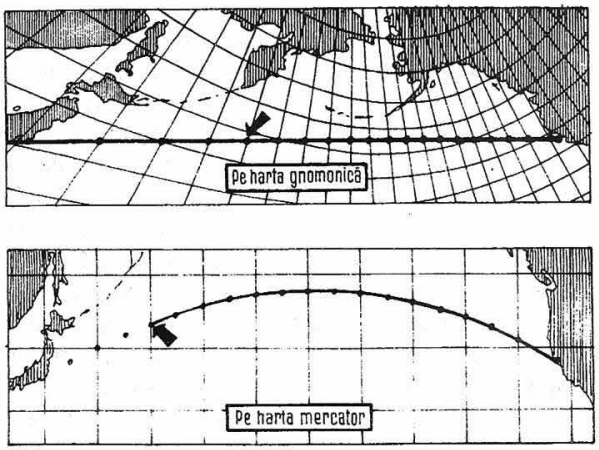
ORMANOV, Branimir (1914–1985) Amiral. Comandant al Forţelor Navale bulgare (1950–1960). Din 1960 locţiitor al şefului marelui Stat-Major pentru marină. De numele lui sunt legate dezvoltarea Marinei Militare bulgare prin achiziţionarea de nave noi şi perfecţionarea pregătirii operativ-tactice a unităţilor navale şi a Statului-Major. S-a preocupat de colaborarea cu Comandamentul Marinei Militare române prin organizarea de exerciţii comune pe Dunăre şi la mare. Aceeaşi colaborare fructuoasă între Flota Militară română şi cea bulgară s-a realizat sub conducerea VAm Gheorghe Sandu din partea română, iar din partea bulgară a Am Ivan Dobrev, comandant al Marinei Militare bulgare (1960–1992) şi a CAm Dicio Uzunov, comandant al Şcolii Superioare de Marină bulgare (1959–1972).

ORMUZ Str. între Pen. Arabiei şi coasta Asiei care uneşte G. Oman cu G. Persic. Lung. cca 150 km lăţimea min. 55,6 km. În str. circulă la suprafaţă curenţii de apă vara de la E la V, iarna de la V la E cu

viteza de 1–3 km/h; vit. curenţilor de maree 8 km/h. Pr. port: Bender Abbas (Iran).

ORŞOVA Port fluvial situat la km 954 pe malul lacului de acumulare, vizavi de oraşul Orşova. Dana mare a portului are un cheu vertical de 500 m şi este dotată cu două macarale de 5 tf şi patru de 16 tf. Platforma portuară are o suprafaţă de 16 000 m². Suprafaţa depozitelor este de 1 600 m². Cheul de pasageri este lung de 200 m. La el pot opera nave de până la 3 000 t. Cap. de trafic a portului este de 1 200 000 t/an. Şantierul naval construieşte şi repară nave de până la 3 000 t. Dispune de cale orizontale, un cheu de armare lung de 350 m, hală de montaj, macarale de până la 40 tf şi un doc plutitor de 800 t.

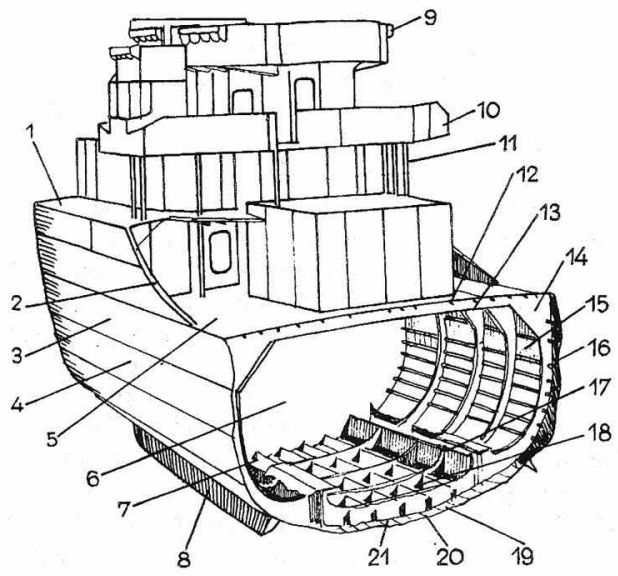
ORTODROMĂ Arcul de cerc mare al sferei terestre, pe care se măsoară distanţa minimă între două puncte. Navele nu pot naviga pe ortodromă, cu excepţia cazurilor în care aceasta coincide cu ecuatorul sau cu meridianul. O. taie meridianele sub un unghi mereu variabil; *sin.* cerc mare; *v.* loxodromă şi navigaţie pe ortodromă.



Ortodromă

OSAKA Important port şi BMM japoneză situate în S Ins. Honshu la Oc. Pacific. Cca 3,5 mil. loc. Supr. teritoriului şi acvatoriului portului 53,3 km². Lung. frontului de cheuri 25 km cu adâncimi de 7,5–12,0 m. Portul ocupă unul dintre primele locuri privind traficul de cabotaj şi este centru principal de schimb de mărfuri cu China. Import: minereuri de fier şi metale neferoase, cărbuni, bumbac, cherestea, cereale; export: maşini şi utilaje industriale, prod. chimice, textile. Traficul anual de mărfuri cca 85 mil. t. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale ce pot asigura construcţia şi reparaţia oricăror tipuri de nave militare şi civile. Împreună cu oraşele Kobe, Himeji, Sakai, Amagasaki formează o conurbaţie cu peste 6 mil. loc. Aeroport.

OSATURĂ 1. Scheletul unei nave, format din piese de lemn, profile de oţel sau tablă, peste care se aşază bordajul. Se compune din chilă, etravă, etambou, carlingi, pontili, varange, coaste, stringheri, curenţi longitudinali etc. 2. Scheletul unei suprastructuri, compus din montanţi, pontili, orizontale şi longitudinale.



Osatură:
1 – puntea teugii; *2* – curmătura teugii; *3* – centură; *4* – bordaj; *5* – punte principală; *6* – perete etanş; *7* – carlingă laterală; *8* – chilă de ruliu; *9* – comandă; *10* – puntea comenzii; *11* – pontil; *12* – curent longitudinal; *13* – traversă; *14* – guseu; *15* – stringher; *16* – coastă; *17* – postamentul căldării; *18* – carlingă centrală; *19* – galbord; *20* – chilă plată; *21* – varangă.

OSATURĂ CANTILEVER Sistem de osatură cu coaste confecţionate de regulă din fier cornier cu bulb, care de la câteva picioare sub nivelul punţii superioare sunt deviate spre interiorul navei şi în diagonală şi se prind de o grindă longitudinală rezistentă care se întinde pe toată lungimea navei.

OSATURĂ CU COASTE ÎNTĂRITE Sistem de osatură în care elementele cadrelor transversale, coasta şi traversa sau numai una din ele sunt supradimensionate, reprezentând secţiuni mult mai rezistente decât ale osaturii obişnuite.

OSATURĂ TRANSVERSALĂ SISTEM BOLTĂ Sistem constructiv specific unor nave cu autorujare. La nivelul punţii superioare, osatura transversală are formă boltită, gurile de magazii fiind astfel înălţate până la nivelul punţii de comandă. Sistemul asigură reducerea suprafeţei de rujare a mărfurilor în vrac o dată cu încărcarea.

OSLO Oraş-port, cap. Norvegiei situat pe ţărmul G. Oslo-Fjord la Str. Skagerrak. Cca 500 mii loc. Lung. frontului de cheuri 13 km cu ad. până la 12 m. În port pot fi operate simultan 20 de nave de mare tonaj. Traficul anual de mărfuri cca 5,5 mil. t. Import: cărbuni, ţiţei, produse petroliere, mărfuri generale; export: minereuri, prod. chimice, ciment, cherestea, peşte. Două şantiere navale dotate cu un doc uscat şi 3 docuri plutitoare care asigură construcţia şi reparaţia navelor mari, incl. Cr. BMM a flotei norvegiene. Aeroport. *ist.* Construit în 1624 pe locul unei aşezări datate din sec. XI. Cap. Norvegiei din 1814, până în 1924 cu numele de Cristiania. În apropiere de O., pe o peninsulă, se află un muzeu unde se păstrează nave vikinge scoase la iveală în urma săpăturilor, navele „Fram" ale lui F.

Nansen şi R. Amundsen şi pluta „Kon-Tiki" a lui Th. Heyerdhal

OSLO FJORD Golf de forma unui fiord cu ţărmuri dantelate în S Norvegiei la Str. Skagerrak. Lung. 102 km; lăţimea 15–30 km; ad. până la 354 m. Maree semidiurnă cu ampl. max. de 0,5 m. La capătul g. se află oraşul-port cap. Norvegiei–Oslo.

OSTENDE (Oostende) Oraş-port belgian (Flandra de Vest) la ţărmul M. Nordului. Cel mai important port de pescuit al ţării. Ind. alimentară, chimică, prod. de parâme şi plăşi de pescuit. Staţiune balneară. Legătură prin feribot cu M. Britanie. *ist.* S-a ridicat ca oraş în sec. XIII pe locul unui sat de pescari. În timpul revoluţiei din Ţările de Jos a fost asediat de trupele spaniole ale gen. Spinola (iul. 1601–sept. 1604) rezistând asediului.

OSTIE *pesc.* Furcă cu trei–patru braţe ascuţite, cu ajutorul căreia se pescuieşte prin împungere.

OSTROV *fl.* Insulă formată de aluviuni în albia unui curs de apă şi acoperită, de regulă, cu stufăriş. Partea din amonte a O. se numeşte cap, iar cea din aval, coadă.

OTARU Oraş-port situat în V Ins. Hokkaido la M. Japoniei. Cca 220 mii loc. Supr. terit. şi acvatoriului portului 6,5 km^2. Lungimea frontului de cheuri 5 km, cu adâncimi până la 9 m, în bazinul portuar 12 m. Ind. lemnului şi de prelucrare a peştelui. Traficul anual de mărfuri cca 9 mil. t. Import: cereale, fosfaţi, mărfuri generale; export: cărbuni (din bazinul Ishikari), îngrăşăminte, produse din lemn şi din peşte; şantiere de reparaţii nave cu tonaj redus. Punct de bazare a flotei militare japoneze.

OTMET *sin.* anafor, ciovrântie.

OTORAC, OTORAG Cui de strapazan.

OTRANTO Str. între Pen. Balcanică şi Pen. Italică, care uneşte M. Adriatică cu M. Ionică. Lung. 105 km; lăţimea min. 75 km. Ad. 978 m. Ţărmul estic aparţine Albaniei iar cel vestic Italiei.

OTURAC Bancă la capătul lotcii.

OUTBOARD, motor ~ Motor exterior la ambarcaţiuni.

OVCEAROV, Nikolai (1957 n. Velico Târnovo) Istoric naval bulgar, dr., a publicat numeroase articole şi studii între care volumul în limba engleză **Ships and shipping in the Black Sea XIV–XIX centuries**, apărut la Sofia în 1993.

„OVERLORD" Denumirea codificată a operaţiei de debarcare prin care aliaţii au deschis cel de-al doilea front în Europa în timpul celui de al doilea RM; *v.* debarcarea din Normandia.

OVERTIME *MC* Ore suplimentare; muncă prestată în afara orelor oficiale de lucru. În lipsa unei convenţii speciale, orele suplimentare se plătesc de către partea care a cerut a se lucra în afara programului oficial.

„OVIDIU" *ist.* Remorcher maritim construit în anul 1910 în Olanda şi intrat în dotarea Administraţiei portului Constanţa în 1915. Depl. 350 t; maşină de 750 CP; vit. 11,5 Nd. Rechiziţionat pentru marina militară, a fost amenajat ca puitor de mine şi repartizat Apărărilor maritime Constanţa. În preajma primului RM (13 aug. 1916), Apărarea maritimă a dispus instalarea unui baraj de mine în faţa intrării în port, misiune încredinţată rem. „O". În dimineaţa zilei următoare (14 aug. 1916), remorcherul având la bord pe locot. Nicolae Stoicescu, comandant, şi 7 marinari a lansat 37 de mine în barajul de sud şi 33 mine în barajul de nord. După câteva ore, în timp ce pilota un barcaz turcesc ca să-i asigure intrarea în port, remorcherul a lovit o mină din propriul baraj şi s-a scufundat. În acest tragic accident şi-au pierdut viaţa locot. Stoicescu şi 3 marinari. Restul echipajului s-a salvat înotând la mal.

P

P Pavilion din Codul internaţional de semnale, care, ridicat în port, are semnificaţia: „Toate persoanele trebuie să se prezinte la bord, deoarece nava este gata de plecare"; ridicat în mare de către o navă de pescuit, are semnificaţia: „Plasa traulului s-a agăţat de un obstacol".

PACIFIC, Oceanul ~ Cel mai mare ocean de pe glob ca suprafaţă şi adâncime situat între Euro-Asia şi Australia la V. Antarctica la S şi cele două Americi la E. Lung de la N la S 15,8 mii km; de la E la V 19,5 mii km. Supr. (fără insule) 178,88 mil. km². Ad. med. 3 976 m, max. 11 022 m (groapa Marianelor). Comunică prin Str. Bering cu Oc. Îngheţat de Nord, prin Str. Drake cu Oc. Atlantic şi prin mările Arh. malaez cu Oc. Indian. Ţărmuri abrupte însoţite de lanţuri muntoase. Paralel cu ţărmurile vestice se întind şiraguri de insule ce delimitează mări de bordură. P. ocupă primul loc privind numărul insulelor (peste 100 000). Reg. periferică a P. cuprinde zone cu seismicitate puternică şi activitate vulcanică intensă („Cercul de Foc al Pacificului") şi cu gropi abisale. În centrul şi SV oceanului sunt numeroase insule vulcanice şi coraligene care formează Oceania. Climă subtropicală, tropicală şi ecuatorială cuprinde cea mai mare parte din supr. oceanului. La N domină clima subarctică, iar la S cea antarctică. Vânturile alizee (pasate) domină în N şi S oceanului, iar în zonele temperate vânturile de V. Zonele tropicale sunt bântuite de taifunuri (cicloane), iar cele de Sv şi NV sunt dominate de taifunuri (cicloane), iar cele de SV şi NV sunt dominate de musoni. Principalii curenţi de suprafaţă sunt: curenţii calzi ecuatorial de Nord şi ecuatorial de Sud, curentul Kuro-Şivo, curentul rece Oia-Şivo (Kurilelor) şi curentul vânturilor de V. Temp. med. în febr. în mările nordice şi din Antarctica: – 0,5 – 1° C şi, respectiv, +26 – +28° C la Ecuator. Maree neregulate cu ampl. de 1 m la insulele din largul oceanului şi până la 11 m în unele mări de bordură. Salinitatea oscilează între 30 şi 36‰. P. este străbătut de importante căi de navigaţie. Traficul de mărfuri între porturile din P. şi celelalte porturi ale lumii a crescut o dată cu deschiderea canalelor Suez şi Panama. Dispune de bogate zone de pescuit (cca 60% din cantitatea de peşte pescuit pe glob). În perioada celui de al doilea RM P. a fost teatrul unor mari confruntări ale forţelor terestre, navale şi aeriene ale Japoniei, SUA, Angliei, Franţei, Germaniei şi ale altor state. *ist.* Cunoaşterea Oc. Pacific de către europeni a început în sec. al XVI-lea. La 25 sept. 1513, conchistatorul spaniol Vasco Nuñez Balboa a traversat istmul Panama spre ţărmul Oc. Pacific şi a fost primul european care a văzut apa ocenului pe care a numit-o **Mar del Sud,** probabil datorită orientării în acest sens a istmului. La 28 nov. 1520 când Fernando Magellan, trecând prin strâmtoarea care-i poartă numele, a intrat în ocean şi a văzut că a navigat pe el 110 zile fără să întâmpine vre-o furtună, l-a numit **Mar Pacifico.** De atunci şi până în anul 1804 a fost explorată întreaga suprafaţă a oceanului cu excepţia părţii de Sud..

PACIFIC, campaniile din ~ Operaţiile militare de pe TOM din Oc. Pacific în al doilea RM între Japonia pe de o parte şi respectiv SUA şi aliaţii săi. În desfăşurarea confruntărilor s-au distins urm. campanii: **7 dec. 1941 – nov. 1942.** Ofensiva FA japoneze pentru ocuparea Ins. Filipine, a Birmaniei, Malaysiei Or. Singapore, Hong Kong şi a o serie de ins. din centrul şi SV Oc. Pacific. Campania a început cu atacul prin suprindere asupra BMM a SUA de la Pearl Harbor şi altor baze şi aerodromuri americane şi britanice din Pacific. De la începutul campaniei şi până în apr. 1942 japonezii au cucerit teritorii întinse în zona mărilor sudice şi în SE Asiei. Cu toate acestea, ei n-au reuşit să obţină o victorie decisivă şi au fost nevoiţi să treacă la un război de durată. În bătălia navală din M. Coralilor (7–8 mai 1942), flota americană a repurtat prima sa victorie asupra flotei japoneze, iar la 3–8 iun. 1942 japonezii au suferit o grea înfrângere în bătălia navală de la Midway–Aleutine. În urma pierderilor suferite, Japonia a pierdut iniţiativa strategică şi a adoptat temporar o strategie de apărare. **Dec. 1942 – dec. 1943.** În campanie s-au desfăşurat mai multe confruntări în cursul cărora s-a produs o cotitură în defavoarea Japoniei. La aceasta au contribuit şi succesele aliaţilor pe alte fronturi ale celui de al doilea RM. Din vara anului 1943 SUA şi aliaţii săi au cucerit Ins. Gilbert, Arh. Solomon (cu excepţia Ins. Bougainville), o parte a Ins. Noua Guinee, Ins. Aleutine ş.a. Acţiunile de luptă din China şi Birmania împotriva forţelor japoneze invadatoare au avut un caracter limitat. **Ian. 1944 – 2 sept. 1945.** În aceasta ultimă campanie s-au desfăşurat ample operaţii de debarcare ale FA ale SUA şi aliaţilor săi pentru cucerirea Insulelor Marshall, Caroline, Mariane, Filipine şi a altor insule. Flota japoneză a suferit o grea înfrângere în bătăliile navale de la Ins. Leyte – Filipine. În mart. 1944, americanii au cucerit Ins. Iwodzima, iar în iun. Ins. Okinawa. În ian.–iun. 1945 au fost eliberate teritorii întinse din China şi Birmania. La 6 aug. 1945 aviaţia SUA a lansat o bombă atomică asupra or. Hiroshima, iar la 9 aug. asupra or. Nagasaki. La 8 aug., URSS declară război Japoniei şi înfrânge armata japoneză din Manciuria. La 2 sept.

1945 Japonia capitulează. Campaniile Pacificului s-au caracterizat printr-un număr mare de operaţiuni de desant şi antidesant ale căror desfăşurare şi deznodământ au depins de obţinerea supremaţiei pe mare şi în aer. Forţa de şoc a flotelor aflate în conflict au constituit-o grupările de PA, iar principalele mijloace de întrerupere a comunicaţiilor pe mare au fost submarinele, aviaţia şi barajele de mine marine.

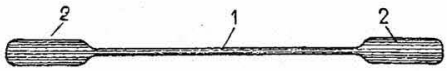
PACHEBOT (*engl.* packet boat) Navă comercială pentru transportul pasagerilor şi coletelor poştale, care execută curse regulate între două sau mai multe porturi; *sin.* (rar) navă de pasageri, pasager poştal, pasager.

PACHET DE MARE Cantitate mare de apă aruncată de un val pe puntea navei.

PACTUL ATLANTICULUI DE NORD (Pactul Nord Atlantic); *v.* Organizaţia Tratatului Atlanticului de Nord.

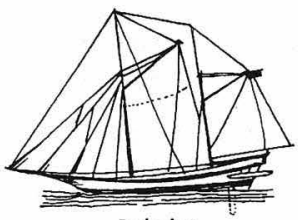
PAD (Po) Cel mai mare Fl. din N Italiei. Lung 652 km. Supr. bazinului 75 mii km. Izv. din Alpii Cotici. Străbate pe cursul superior un defileu îngust apoi o câmpie joasă unde primeşte numeroşi afluienţi şi se varsă în M. Adriatică printr-o deltă întinsă cu şase braţe principale. Regim hidrologic variabil datorită afluenţilor care au un debit mare primăvara şi toamna şi poate provoca inundaţii. Este canalizat şi îndiguit pe mari întinderi. Navigabil pe o distanţă de 540 km de la vărsare. Sunt navigabili şi o parte din afluenţii săi. Centrale hidroelectrice. Legat prin râurile şi canalele navigabile de lacurile interioare (Lago di Garda, L. Maggiore). Pr. oraşe riverane: Torino, Piacenza, Cremona, Ferarra.

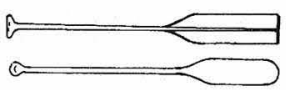
PADELĂ Rămă cu lungimea de 2,00–2,50 m cu două pene, folosită pe caiac. Ramarea se execută prin mişcării ritmice, alternind în cele două borduri fără punct de sprijin pe acestea.



Padelă:
1 – braţ; *2* – pană.

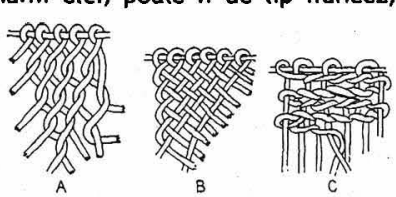
PADUAKAN Navă cu vele aurice, folosită pe coastele Indochinei şi ale Ins. Borneo.


Paduakan


Pagale

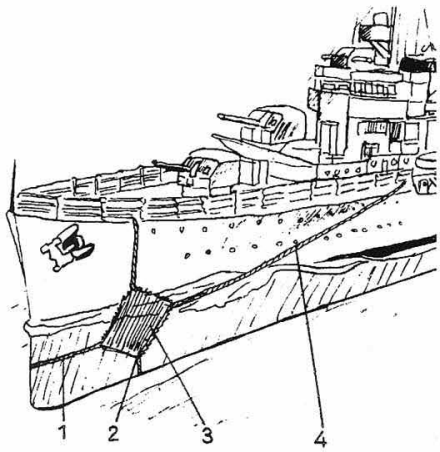
PAGAIE Ramă scurtă, cu o singură pană, folosită pe canoe. Se ţine cu ambele mâini, canotorul stând în poziţie „pe un genunchi".

PAIET Împletitură din fibre vegetale, care serveşte la protejarea punţii, mărfii etc.; poate fi de tip francez, englez, spaniol etc.



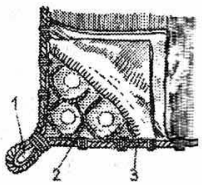
Paiet:
A – englez; *B* – francez; *C* – spaniol.

PAIET DE GAURĂ DE APĂ Dispozitiv compus din două bucăţi de pânză de vele, cu o saltea la mijloc, şi întărit pe margine cu o grandee cu ochiuri, de care se prind



Paiet de gaură de apă:
1 – braţ prova; *2* – lanţ de fund; *3* – paiet; *4* – braţ pupa.

braţele pentru manevra orizontală, parâmele sau lanţurile de fund şi de manevră, eventual, o parâmă gradată. Lanţurile se termină cu sfârcuri din parâmă vegetală. paietul se aşează peste o gaură de apă în afara bordajului; presiunea apei îl lipeşte de bordaj, astupând astfel gaura. **Paiet armat** Paiet care are o plasă de sârmă între feţele din pânză de vele. **Paiet Makarov** Paiet cu întăriturii din ţeavă metalică, aşezate în buzunare din pânză de vele.



P – Paiet armat:
1 – ochi cu rodanţă; *2* – plasă de sârmă; *3* – grandee.

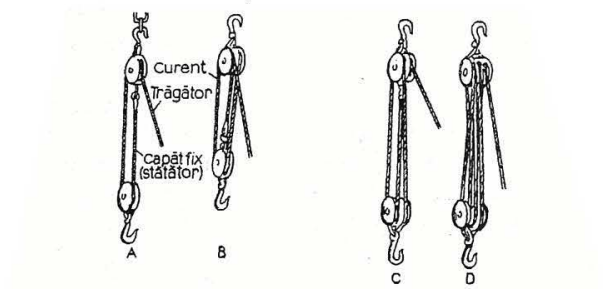
PAIET DE GHIULEA *ist.* Paiet gros, aflat pe punte, pe care se aşezau ghiulelele.

PAIOL 1. Căptuşeală din lemn pe fundul hambarului. 2. Rând de butoaie sau baloturi în hambar; *sin.* paniol.

PAIOLAT Scândură lângă carlinga centrală, care acoperă canalul de scurgere.

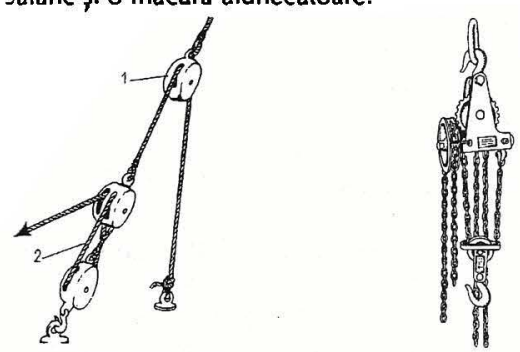
PALANC Dispozitiv compus din două macarale prin care trece o parâmă denumită curent, având unul din capete liber (trăgător), iar celălalt fixat la o macara (capăt fix sau stătător). Serveşte la ridicarea de greutăţi, la întinderea parâmelor etc.; *v.* caliornă ◇ „Sub P.". Suficient de aproape de navă pentru a putea fi ridicat: „Barca nr... sub palancuri!" Comandă pentru a aduce barca sub palancurile gruilor, după care urmează a fi ridicată. **P. avantajos** P. având macaraua din care iese curentul prinsă la greutatea de manevră; câştigul de forţă este mai mare decât în cazul în care greutatea ar fi prinsă la cealaltă macara. **P. cu sfârc** P. care are un capăt de parâmă la macaraua fixă, denumit sfârc, cu ajutorul căruia se poate prinde de un inel, un ochi sau o parâmă. **P. de abatere** *v.* abatere în carenă. **P. de ancoră** Caliornă cu picior şi cheie încovoiată, cu ajutorul căreia se virează lanţul ancorei în caz de avariere a cabestanului sau a vinciului. **P. de barcă** P. ce serveşte la ridicarea şi la lăsarea la apă a bărcilor; *v. fig.* barcă şi balenieră. **P. de bigă** P. ce serveşte la ridicarea greutăţilor cu ajutorul bigii. **P. de distanţare** *sin.* american. **P. de guvernare** P. pregătit în

compartimentul cârmei pentru a putea guverna nava, manevrând echea cu palancuri; *sin.* P. de cârmă. **P. de întărire** P. prins pe echea cârmei pentru a nu-i permite să joace pe mare rea; *sin.* P. de uşurare. **P. de întindere** P. folosit la întinderea manevrelor stătătoare ale greementului sarturilor, straiurilor. **P. de picior:** a) P. ce serveşte la manevrarea sau la fixarea picioarelor unei capre; b) P. aflat la capătul piciorului unei manevre. **P. de punte** P. ce serveşte la efectuarea diferitelor manevre pe punte. **P. de prefacere** P. mic. cu ajutorul căruia se prefăce un P. mare; *sin.* P. de recuperare. **P. de redresare** *v.* abatere în carenă. **P. de ruliu:** a) P. cu una din macarale prinsă pe o vergă, iar cu cealaltă pe catarg pentru a nu permite deplasarea vergii pe mare rea; b) P. ce serveşte la întărirea unei vergi pe care se află un P. de capăt de vergă. **P. de reţinere** *v.* lăsare la apă. **P. de sart** P. fixat orizontal între două sarturi slăbite pentru a le întinde. **P. de talpă** P. ce serveşte la fixarea tălpii unei instalaţii pentru manevre de forţă. **P. de tăiere.** Pe baleniere, P. cu ajutorul căruia se ridică bucăţile de balenă. **P. de traversieră** P. cu ajutorul căruia se virează traversiera. **P. de tun** P. compus din două macarale simple. **P. de uşurare** *v.* P. de întărire. **P. de vele** P. folosit la ridicarea velelor în arboradă pentru învergare; este, de regulă, un P. de tun. **P. dezavantajos** P. cu greutatea de ridicat prinsă la macaraua din care nu iese trăgătorul. **P. dublu** P. format din două macarale duble. **P. lung** P. cu una sau cu două viori. **P. simplu** P. format dintr-o macara dublă şi una simplă.



Palancuri:
A – de tun; *B* – simplu; *C* – dublu; *D* – caliornă cu două macarale triple.

PALANC ALUNECĂTOR Dispozitiv compus dintr-un palanc şi o macara alunecătoare.



Palanc alunecător:
1 – macara alunecătoare; *2* – palanc.

Palanc diferenţial

PALANC DE CAPĂT DE VERGĂ Dispozitiv care constă dintr-un palanc având un picior trecut printr-o cravată la capătul unei vergi asigurate cu palancuri de ruliu.

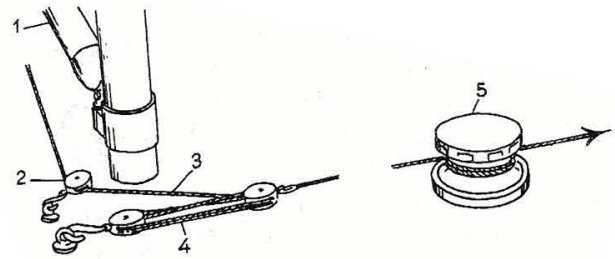
PALANC DE SĂRBĂTOARE *înv.* Palanc mic, cu sfârc sau cu cârlig, folosit la unele lucrări în arboradă.

PALANC DE STRAI Dispozitiv pentru manevrarea greutăţilor între două catarge, folosind două palancuri sau un palanc ţinut de sfârcul său şi de o manevră ce poartă denumirea de spânzurătoare.

PALANC DIFERENŢIAL Dispozitiv compus dintr-o macara cu două raiuri alăturate, dar cu diametre diferite, şi cu un rai simplu, curentul fiind de lanţ. Se foloseşte pentru ridicarea greutăţilor mari, de regulă, în compartimentul maşini.

PALANC MECANIC Dispozitiv care multiplică forţa de ridicare; se foloseşte în acelaşi scop ca şi palancul diferenţial.

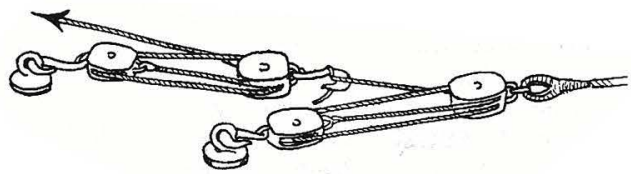
PALANC OLANDEZ Dispozitiv compus dintr-un palanc ce se prinde cu cârligul într-un ochi de punte şi care are la macaraua mobilă o parâmă ce se dă la cabestan.



Palanc olandez:
1 – bigă; *2* – pastică; *3* – trăgător; *4* – palanc; *5* – cabestan.

Curentul palancului este legat la curentul unei bigi. Datorită acestui dispozitiv, curentul bigii se va mişca cu o viteză egală cu n + 1 ori viteza macaralei mobile (n este numărul de raiuri ale palancului).

PALANC PE PALANC Dispozitiv compus din două palancuri din care unul este legat la trăgătorul celuilalt; *sin.* palancuri în serie.



Palanc pe palanc

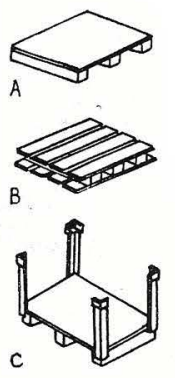
PALAU Arh. în Oc. Pacific. Face parte din grupul Ins. Caroline, format din ins. vulcanice şi coraligene. Supr. 490 km²; cca 15 mii loc. Climă subecuatorială. Predomină savane şi păduri veşnic verzi. ALt max. 241 m. Culturi de cocotieri, arbori de pâine, trestie de zahăr. Expl. de bauxită şi fosfaţi. Terit. sub tutela ONU, administrat de SUA.

PALĂ (de elice), Element activ al unei elice cu profil hidro-dinamic încastrat prin turnare în butucul elicei şi a cărui suprafaţă elicoidală realizează prin rotire împingerea maselor de apă. Palele elicei unei nave au o muchie de atac sau „conducătoare" care la rotire taie apa şi o muchie opusă numită „de fugă" sau „condusă".

PALERMO (*gr.* Panormos) Cel mai important oraş şi port italian din Ins. Sicilia, situat pe ţărmul g. cu acelaşi nume din M. Tireniană. Al doilea centru economic ca importanţă din sudul Italiei după Napoli. Centru

industrial: şantiere de construcţii şi reparaţii navale, montaj avioane, constr. de maşini, ind. chimică, textilă, uşoară. Export: minereuri, vinuri, fructe. Cunoscut centru turistic, fiind unul din cele mai frumoase oraşe din bazinul M. Mediterane. Aeroport internaţional. *ist.* Fundat de fenicieni în sec. VII–VI î.Hr., a fost stăpânit succesiv de cartaginezi, romani, ostrogoţi, bizantini, normanzi şi francezi (sec. XIII d.Hr.). În 1860 a intrat în componenţa regatului italian. Aici a murit Nicolae Bălcescu (1852), om politic democrat şi revoluţionar român.

PALETĂ Platformă din lemn, metal sau material plastic, de formă dreptunghiulară folosită la manipularea şi transportul unităţii de încărcătură cu ajutorul mecanismelor de ridicat şi transport cu furci; poate fi constituită din două plăci despărţite între ele prin stinghii de distanţare sau dintr-o placă sprijinită pe stinghii-suporturi. **P.-ladă** P. având deasupra plăcii superioare pereţi verticali, pliabili sau demontabili, care protejează marfa. **P. cu montanţi** P. având deasupra plăcii superioare montanţi ficşi sau pliabili, care suportă greutatea P. suprapuse. Marfa transportată pe P. poartă denumirea de marfă paletizată.



Palete: *A* – cu o placă cu suporţi; *B* – cu două plăci cu suporţi; *C* – cu montanţi.

PALETIZARE *MC* Procedeu de manipulare, transportare şi depozitare a mărfurilor, folosind palete cu dimensiuni standard, pe suprafaţa cărora se stivuieşte o anumită unitate de încărcătură ce îşi păstrează forma şi greutatea pe timpul transportului, permiţând introducerea mecanizării. P. reduce substanţial timpul de manipulare a mărfurilor la încărcare/descărcare şi asigură în mare măsură integritatea acestora.

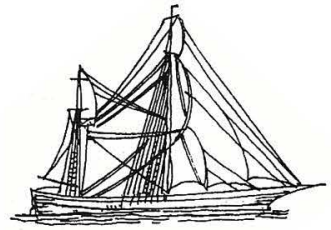
PALIER DE ARBORE PORTELICE Este format din suporţi de construcţie specială (lagăre) pe care se sprijină linia de arbore. Fiecare lagăr se compune dintr-un postament de fontă sau oţel încastrat în osatura navei şi un cuzinet căptuşit cu metal antifricţiune pe care se roteşte arborele.

„PALINURO" Navă-şcoală tip barchentină cu trei arbori sub pavilion italian, construită în anul 1934 la şantierul naval din Nantes-Franţa. La lansare a fost botezată, „Commandant Louis Richard" fiind destinată transportului de mărfuri. În anul 1950 nava este achiziţionată de Marina Militară Italiană, modernizată şi transformată în navă-şcoală Caracteristici: deplasament 1341 t; dim: 68,90 x10,10 x 4.90 m; echipaj 47 oameni.

PALMA *ist.* Velier de cabotaj în M. Mediterană (sec. XVIII–XIX). Caracteristici: L 30 m; B 6 m.

PALMA DE MALLORCA Oraş-port pe Ins. Mallorca (arh. spaniol Baleare) din M. Mediterană. Portul este situat pe ţărmul G. Palama. Centru comercial şi industrial. Cca 310 mii loc. Ind. chimică, alimentară, textilă, a sticlei, construcţii navale. Export de produse agricole, îndeosebi fructe. Turism. Aeroport.

PALMĂ *v.* ancoră.


Palma

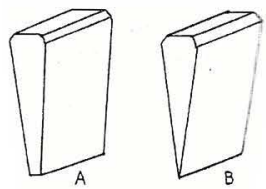
PALONIER Dispozitiv de acţionare a cârmei cu picioarele, în schifuri.

PAMFILION *ist.* Navă de război, înrudită cu dromonul, pe care o foloseau îndeosebi bizantinii în sec. VII d.Hr.

PANAMA 1. (*engl.* Panama Canal) Canal interoceanic care străbate istmul cu acelaşi nume, pe teritoriul statului Panama din America Centrală. Este una din cele mai importante căi de comunicaţie pe apă de pe Mapomond între Oc. Atlantic şi Oc. Pacific. Construit între anii 1881–1914 după proiectul ing. F. de Lesseps. Are o lungime de 81,6 km, din care 65,2 km pe uscat şi 16,4 km pe fundul golfurilor maritime din zona istmului P. Lăţimea la suprafaţă 150–300 m; ad. min. 12,5 m. Are 6 ecluze de 305 x 33,5 m. Accesibil pentru nave de până la 40 mii t. Capacit. max. de tranzit 48 nave în 48 de ore. Durata de tranzit 8–14 ore; în cazuri de urgenţă 4 ore. Canalul se află sub jurisdicţia statului Panama. A fost declarat zonă neutră garantată de Panama şi SUA şi poate fi folosit de navele tuturor naţiunilor atât în timp de pace cât şi de război. Căile de acces în canalul P. sunt apărate de bazele maritime şi aeriene ale SUA Colon şi Coco-Solo în Oc. Atlantic şi Balboa în Oc. Pacific. **2.** Golf în Oc. Pacific pe coastele Americii Centrale în zona istmului P. Lungimea 140 km; lăţimea max. 250 km; lăţimea la intrare 185 km; ad. 200 m.

PANAMAX Navă port-container cu o capacitate de 1 300 de conteinere, la construcţia căreia s-a ţinut seama de restricţiile Canalului Panama. Caracteristici: L 227,30 m; B 30,48 m; d 9,14 m.

PANĂ 1. Poziţie a unei nave care nu mai înaintează, aflându-se în echilibru sub vele, unele din acestea fiind pline, altele mascate. Distingem: **P. sub gabierul mic, P. sub gabierul mare, P. curentă, P. în cruce sub gabierul mic, P. în cruce sub gabierul mare.** P. poate fi ardentă sau moale. **2.** Piesă din lemn, servind la fixarea catargului în etambreu. **3.** Piesă din lemn, de forma unei prisme triunghiulare folosită la fixarea şinei pe muşamaua bocaportului, la astuparea unei găuri de apă etc. **4.** *v.* cârmă. **5.** *v.* ramă. **6.** *ist.* Piesă din lemn, folosită la ochirea tunurilor în înălţime.



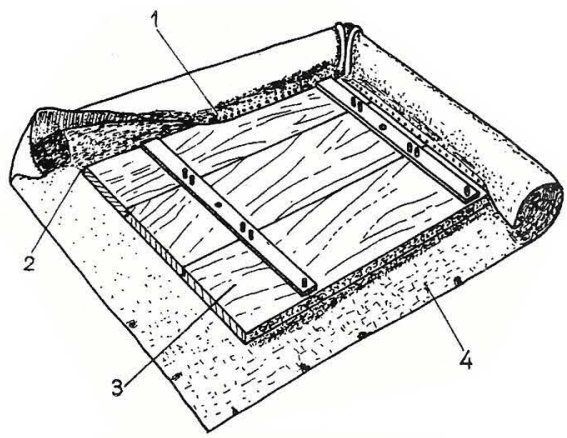
Pană de gaură de apă: *A* – teşită; *B* – ascuţită.

PANĂ DE URAGAN Masă de nori cumulonimbus ce apar în centrul unui ciclon.

PANGLICA ALBASTRĂ Trofeu instituit de cea mai veche companie transatlantică engleză, „Cunard White Star Line"; P.A. se acordă celui mai rapid transatlantic care face curse între Europa şi SUA. Totodată, nava primeşte ca trofeu un glob terestru din argint masiv, pe care sunt gravate numele navelor ce au cucerit până în acel moment recordul de viteză. P.A. a fost acordată pentru prima oară (în 1830) pachebotului englez „Persia" (3 300 t, vit. 13 Nd), care a efectuat traversada în 8 zile, 23 ore şi 30 minute. În secolul XX, până în anul 1927, P.A. a fost deţinută de transatlanticul englez „Mauritania" (36 000 t), care avea o viteză până la 27 Nd. În 1929 P.A. a fost cucerită de nava germană „Europa" (51 860 t), a cărei viteză era de 27 Nd. În 1932, trofeul a fost cucerit de nava italiană „Rex" (50 000 t), cu viteza 28,92 Nd, care a păstrat-o până în 1935, când a revenit transatlanticului francez „Normandie" (68 500 t), cu viteza de 29,68 Nd. În 1936, trofeul s-a înapoiat în Anglia, fiind conferit transatlanticului „Queen Mary" (75 000 t), cu viteza de 31,69 Nd. Din 1952 P.A. se află pe nava americană „United States" (59 140 t), care are viteza de 35,6 Nd; aceasta a traversat Oc. Atlantic în 3 zile, 10 ore şi 40 minute. P.A. se arborează în zilele festive.

PANIOL *sin.* paiol (2).

PANOU 1. Fiecare din bucăţile din care este construit capacul bocaportului. **2.** Planşetă din lemn, aflată pe fundul unei bărci. **3.** *pesc.* Piesă din lemn sau fier, de formă dreptunghiulară sau eliptică, folosită în pereche pentru deschiderea traulului în sens orizontal. De P. se leagă, prin intermediul unor braţe de parâmă,



Panou de gaură de apă:
1 – cutie; *2* – umplutură; *3* – panou; *4* – pânză de vele.

aripile traulului. **4.** La navele militare, placă din tablă, de regulă striată, aşezată deasupra santinei.

PANOU DE GAURĂ DE APĂ Panou din lemn, cu o garnitură pe margine, servind la astuparea găurilor de apă; *v.* şi caplama.

PANTALONI 1. Înveliş cilindric care prelungeşte bordajul navei şi înfăşoară axul elicei. **2.** Conductă de dimensiuni mari, care leagă căldarea de coş.

PANTAZZI, Vasile (1874 – ? n. Bucureşti) Contraamiral. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină cu gradul de SLt (1891). Între 1895–1899 comandant al Can. „Oltul", ofiţer cu torpilele pe Cr. „Elisabeta", apoi secund pe bricul „Mircea" (I). Urmează un stagiu de specializare în Escadra italiană. (1901). În calitate de preşedinte al Comisiei de supraveghere asigură controlul pieselor de artilerie pentru Cr. „Elisabeta" fabricat în uzinele din Franţa şi totodată redactează manualul necesar folosirii noului material de artilerie. Efectuează o călătorie în Japonia (1908–1909) unde studiază organizarea marinei japoneze. În al doilea război balcanic, aflat la comanda Mon. „Lascăr Catargiu" organizează cu succes transporturile militare pe Dunăre (1913). Comandant pe Cr. „Elisabeta" (1913–1916). În primul RM trece la Direcţia Marinei şi execută misiuni pentru Ministerul de Război. După război este primul comandant al Grupului de Ds. tip „M" venite din Italia (1919). Între 1920–1930 şef de Stat Major al Diviziei de Dunăre şi comandant al Diviziei de Mare. În rezervă din 1931.

PANTĂ Înclinarea albiei unei ape curgătoare faţă de planul orizontal. Se exprimă în cm/km sau mm/km. Panta continentală: zonă a coastei subacvatice, cuprinsă între 200 m şi 2 000–4 000 m; povârniş sau abrupt continentul.

PANTELLERIA Ins. vulcanică italiană în bazinul sudic al M. Mediterane între Ins. Sicilia şi Tunisia. Supr. 83 km²; cca 10 mii loc. Relief cu aLt max. de 836 m. Climă mediteraneană. Viţă de vie, pomicultură. *ist.* Punct de sprijin naval şi aerian italian în al doilea RM. Cucerită de forţele aliate cu ocazia debarcării din Sicilia (11–12. 06. 1943).

PANTENĂ, în ~ *(despre vergi)* Înclinat (punerea vergilor în pantenă este semn de doliu).

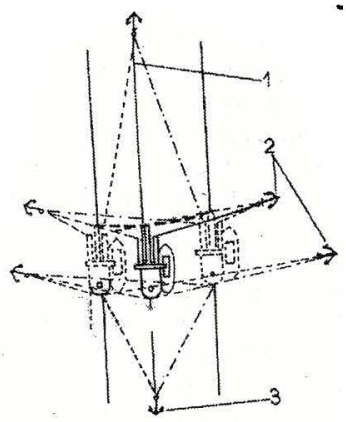
PANTOCARENĂ Carenă a unei plutiri, obţinută prin variaţia volumului carenei şi a înclinării.

PAPAGAYOS Vânt de Nord-Est ce bate cu violenţă pe coasta de Vest a Americii Centrale.

PAPANIN, Ivan Dimitrievici (1894–1986) Amiral. Explorator sovietic al Arcticii. A condus staţiunile ştiinţifice polare de pe Ins. Hokker din Arh. Franz Joseph şi de la C. Celiuşkin, cel mai nordic punct continental al Asiei (1932–1935). A călătorit în derivă pe o banchiză cu staţia „Polul Nord" până în Groenlanda şi a iernat în Arctica (1937–1938). În al doilea RM a reprezentat Comandamentul Suprem în organizarea transporturilor militare pe căile de comunicaţii maritime nordice din America în Uniunea Sovietică. Lucrării: **Viaţa pe o banchiză** (1938); **Gheaţa şi focul** (1977). Numele lui P. îl poartă un munte din Antarctida şi un C. de pe Pen. Taimâr.

PAPEETE Port, BMM şi centru ad-tiv al posesiunii franceze Tahiti (Polinezia Franceză) situat în N insulei la Oc. Pacific. Ad. şenalului de acces 10,4 m; lung. frontului de cheuri peste 1 km, cu ad. de 7,5–10 m. Şantiere de reparaţii pentru nave cu tonaj redus. Aici se află centrul francez de experimentare a armamentului nuclear. În apropiere se află un aerodrom al aviaţiei maritime franceze.

PAPIONAJ Manevră de deplasare transversală a unei drăgi, executată cu ajutorul a două ancore de papionaj.

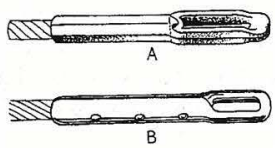


Papionaj:
1 – ancoră de avanti; *2* – ancore de papionaj; *3* – ancoră pupa.

PAPIONARE *v.* papionaj.

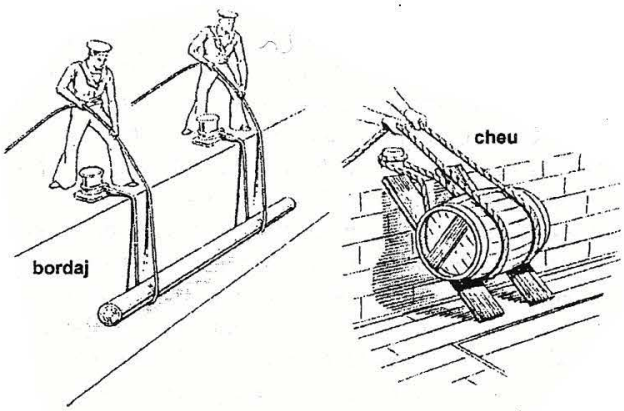
PAPIRUS Plantă erbacee (Cyperus papyrus) care crește pe malurile Nilului, în special în delta fluviului. Foile de papirus prelucrate au fost folosite în antichitate pentru scriere. Planta s-a utilizat și pentru construcția de ambarcațiuni.

PAPUC 1. Armătură la capătul unei sârme de balustradă; la sârmele de balustradă învelite în plastic se folosesc P. etanși. **2.** arg. Șalupă.



Papuci:
A – etanș; *B* – tip vechi.

PARABUCLĂ Parâmă cu ajutorul căreia se rostogolesc obiectele cilindrice pentru a le ridica sau a le coborî la bord (cheu). Dacă un școndru trebuie ridicat peste parapet, el se reține cu o contraparabuclă.



Manevra greutăților cu ajutorul parabuclei

PARADĂ NAVALĂ *mil.* Festivitate care se organizează cu prilejul sărbătorilor naționale, de Ziua Marinei, cu ocazia unor vizite oficiale etc., când navele staționate în port, în radă sau cele care se deplasează în formație de paradă sunt trecute în revistă. Cu 15 min. înainte de începerea acestei festivități, echipajele se aliniază la front pe punte, de-a lungul navei, de la pupa spre prova, începând cu ofițerii. Pe timpul P.N. comandantul se află pe comandă, în același bord cu echipajul navei.

PARAGAT *pesc.* Unealtă de pescuit compusă dintr-o parâmă, denumită ană, de care sunt prinse cu ajutorul unor sfori denumite petile cârligele cu nadă. În țările nordice P. servește la prinderea codului, putând avea 1 000–4 000 de cârlige.

PARAIBA Fluviu în SE Braziliei. Lung. 1060 km. Izv. din M-ții Sierra do Mar (podișul Braziliei), străbate o depresiune tectonică între Sierra do Mar și Sierra do Mantiqueira și se varsă în Oc. Atlantic lângă Or. Campus. Din cauza pragurilor este navigabil numai pe anumite sectoare.

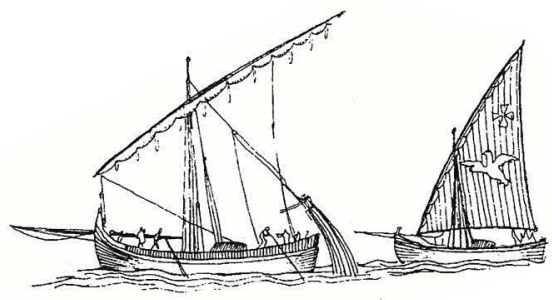
PARALAXĂ Unghiul sub care se vede raza Pământului privită de pe un astru. Servește la calculul corecțiilor înălțimilor aștrilor.

PARALEL Prescurtare de la cerc paralel. Distingem: **P. de latitudine**, care este paralel cu ecuatorul terestru; **P. de declinație**, care reprezintă un cerc al sferei cerești paralel cu planul ecuatorului ceresc; **P. de înălțime**, care reprezintă un cerc al sferei cerești paralel cu planul orizontului; **P. fictiv**, care este un cerc paralel cu ecuatorul unei proiecții Mercator oblice.

PARAMETRII FIERULUI MOALE *v.* deviația compasului magnetic.

PARANÁ Fluviu în America de Sud (Brazilia și Argentina). Se formează prin unirea Râurilor Paranaiba și Rio Grande care izv. din podișul Braziliei, străbate sudul Braziliei, parțial face graniță comună între Paraguay și Argentina, străbate câmpia La Plata și se varsă în Oc. Atlantic prin marele estuar La Plata. Lung. 4 700 km (împreună cu estuarul La Plata); supr. bazinului cca 4,25 mil. km²; debitul max. la vărsare 30 mii m³/s. Pe parcurs formează praguri și cascade. Pr. afl.: Paraguay, Parabapanema, Rio Salado. Navigabil până la or. Santa Fé pentru nave oceanice, iar la ape mari până la or. Posados; în continuare, în amonte este accesibil pentru nave de mic tonaj. Pr. orașe riverane: Posados, Corrientes, Santa Fé, Rosario, iar pe țărmul de S al estuarului La Plata, Buenos Aires. *ist.* Primul dintre europeni care a pătruns pe fl. a fost navigatorul englez Sebastian Cabot (1527).

PARANZELLA Ambarcațiune de pescuit întâlnită pe coastele Italiei.



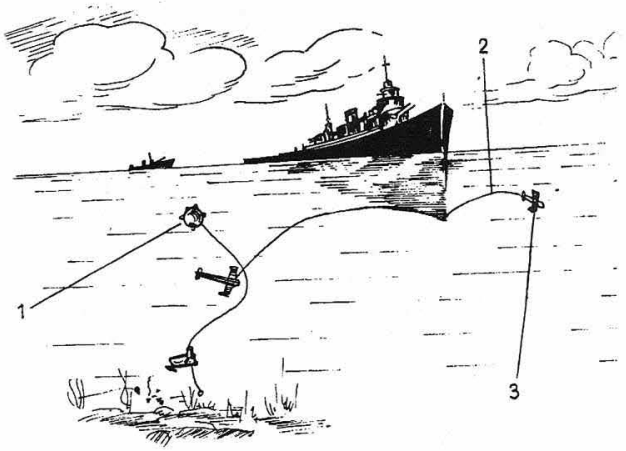
Paranzella

PARAPET Prelungire a bordajului lateral deasupra punții, sprijinită pe montanți sau pe stâlpi la navele din lemn. La partea superioară a P. se află copastia; *v. fig.* nară de bordaj și navă de 74.

PARAȘUTĂ Tendă întinsă temporar deasupra unei guri de magazie și ridicată la centru pentru a împiedica

pătrunderea ploii.

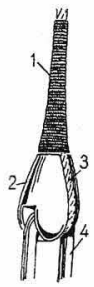
PARAVAN *mil.* Aparat de protecție individuală a navelor împotriva minelor de contact. P. se compune două flotoare de formă hidrodinamică, cu cârme de deviere și profundoare de reglare a imersiunii,



Paravan:
1 – mină; *2* – braț; *3* – flotor.

remorcare cu sârme prevăzute cu foarfece pentru tăierea parâmelor minelor; se fixează de una din piesele de pe etravă. Când nava înaintează P. se depărtează în borduri cu ajutorul cârmelor, deviind minele la o distanță de 20–30 m de navă, după ce parâmele acestora au fost tăiate în prealabil cu foarfecele.

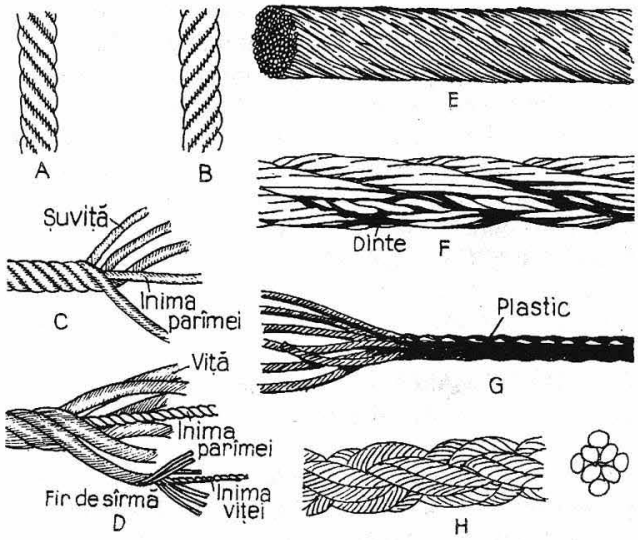
PARAVANUL LUMINII DE POZIȚIE Locaș special în fiecare bord în care sunt instalate luminile de poziție ale navei. Este format dintr-un panou ce se prelungește spre prova față de lumina de drum cu 0,91 m (3 picioare) și care împiedică observarea uneia din luminile respective în bordul opus celui de instalare.



Pară (1):
1 – înfășurare; *2* – pară; *3* – zbir; *4* – lanț.

PARĂ 1. Piesă din lemn (plastic), având un șanț exterior, în care se prinde un zbir, și un șanț interior, în care se prinde zaua unui lanț. Servește la îmbinarea unui lanț cu o parâmă. **2.** Piesă din lemn la capătul unei bandule, servind ca greutate. **3.** *v.* nisipar.

PARÂMĂ Frânghie vegetală, metalică sau din material plastic, folosită în marină. **P. vegetală** P. confecționată din fibre vegetale răsucite spre dreapta, formând sfilațele, prin a căror răsucire spre stânga se obțin șuvițe; trei șuvițe răsucite spre dreapta formează o P.V. Dacă P.V. este formată din patru șuvițe aflate în jurul unui fir central, nerăsucit, denumit inimă sau fitil, se spune că P. este răsucită în sart. P. din trei și patru șuvițe poartă denumirea de lanțane. Prin răsucirea a trei lanțane formate din câte trei șuvițe se obține un garlin, folosit mai puțin la bord și mai mult la manevre în port, la salvări etc. Gradul normal de răsucire a șuvițelor într-o parâmă este de aproximativ 35°. **P. din plastic.** P. din ce în ce mai mult întrebuințate, având aceeași structură ca și P. vegetală. **P. metalice.** P. care la bord poartă denumirea de „sârmă" și se obțin prin răsucirea unor fire metalice în jurul unei inimi. Vițele astfel obținute se răsucesc în jurul inimii P., formând P. propriu-zis. Unele sârme au vițele răsucite în același sens cu P. (răsucire Lang), ceea ce le conferă o mare flexibilitate, dar în acest caz ambele capete trebuie să fie prinse într-o armătură fixă pentru a evita desrăsucirea. **Sârma nerotativă** are vițele interioare aranjate astfel încât acestea nu se rotesc sub sarcină. **Sârmă dințată** este formată din patru vițe cu inima de cânepă; se folosește la dragajul minelor. **Sârma de balustradă** are șapte vițe, formate din câte șapte sârme de aluminiu acoperite cu o cămașă etanșă din material plastic. Se folosește la balustrade. **P. împletită** P. formată prin împletirea a patru perechi a câte două șuvițe, două perechi fiind răsucite în sensul acelor de ceasornic, iar celelalte, în sens invers. Secțiunea parâmei este pătrată. Se confecționează din material plastic, manila și sisal. **P. mixtă** P. formată din șase vițe; trei vegetale și trei din sârmă. **P. de bojare a remorcii** *v.* bojarea remorcii și remorcă. **P. de filare** P.cu ajutorul căreia se filează o P. grea **P. de mină** *mil.* P. confecționată din metal sau din material plastic, care leagă mina de ancora acesteia. **P. de fund** *v.* paiet de gaură de apă. **P. de reținere** P. care nu permite ca un obiect să oscileze în momentul ridicării sau coborârii; *v.* lăsare la apă. **P. de siguranță** Sârmă fixată la centura unui om care lucrează la stingerea incendiului, pe o scară etc.



Parâme:
A – cu răsucire S (spre stânga); *B* – cu răsucire Z (spre dreapta); *C* – răsucită în sart; *D* – de sârmă; *E* – de sârmă nerotativă; *F* – de sârmă dințată; *G* – de sârmă de balustradă înfășurată în plastic; *H* – împletită.

PARCARE *mil.* **1.** Dispunerea avioanelor pe port-avioane, la prova punții de zbor, în așteptarea decolării. **2.** Spațiul de la prova, unde se parchează avioanele.

PARCURSUL ZILEI Distanța parcursă de o navă în 24 ore.

PARELĂ *v.* daltă de călăfătuit.

PARK, Mungo (1771–1806) Explorator scoțian. A călătorit în Africa pătrunzând în condiții extrem de grele pe fluviile Gambia, Senegal și Niger (1795–1796), comunicând primele informații despre aceste fluvii. A întreprins o nouă expediție pe Niger (1805–1806),

protejat de 35 de soldaţi (dintre care numai unul singur a supravieţuit), reuşind să ajungă la Bamako. În apropiere de pragurile de la Bussa Mungo Park a fost atacat de băştinaşi şi, împreună cu însoţitorul său, şi-a găsit sfârşitul în apele Fl. Niger.

PAROS Ins. grecească în M. Egee din Arh. Ciclade. Supr. 196 km²; cca 10 mii loc. Relief cu alt max. de 771 m. Renumită prin exploatarea marmurei, folosită încă din antichitate. Viticultură, pomicultură. Baia naturală Nausa oferă condiţii dintre cele mai favorabile din Arh. Ciclade pentru bazarea navelor.

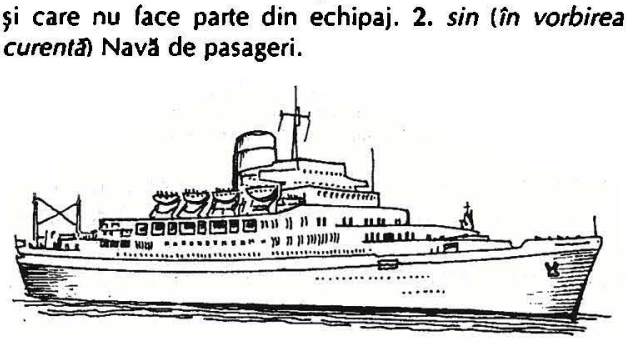
PARRY (*engl.* Parry Islands) Arh. în Arctica Canadiană. Supr cca 100 mii km². Ins. pr.: Melville, Prince Patrick, Bathurst, Cornwallis. Relief deluros în N şi mai înalt în S (1 000–1 100 m). Se află în zona deşertului arctic. Poartă numele navigatorului englez W. Parry, care l-a descoperit în 1818.

PARRY, Sir William Eswaed (1790–1855) *ist.* Explorator britanic al Arcticii. În 1819–1829 a condus o expediţie pe navele „Hecla" şi „Griper", organizată pentru a descoperi în Arctica maritimă pasajul de Nord-Vest. În timpul acestei expediţii a explorat în zona arctică a Canadei ins. care-i poartă numele. În 1821–1822 a făcut o nouă încercare de a descoperi „Pasajul maritim Nord-Vest" pe navele „Hecla" şi „Fury", în timpul căreia a descoperit str. dintre Pen. Melville şi Ţara lui Baffin, care au primit denumirea celor două nave. În expediţia din 1824–11825 a suferit un eşec. După ce a iernat în Str. Prinţul Regent şi a trebuit să părăsească nava „Fury" care nu mai putea fi folosită, a lăsat mari rezerve de alimente pe mal şi s-a întors pe „Hecla" cu echipajele ambelor corăbii. În 1827, P. a încercat să atingă Polul Nord plecând de la Ins. Spitzbergen, dar a atins doar punctul 82°45' lat. N.

PARTE DE PRIZĂ *ist.* Pe timpul navelor cu vele, parte din câştigul realizat prin vânzarea la mezat a unei prize (capturi), care revenea fiecărui om din echipaj. P.d.P. varia în raport cu gradul fiecăruia.

PARTIDĂ DE MARFĂ *MC* Marfă de acelaşi fel, care are un singur destinatar şi pentru care se întocmeşte un conosament separat.

PASAGER 1. Persoană transportată la bordul unei nave şi care nu face parte din echipaj. **2.** *sin* (*în vorbirea curentă*) Navă de pasageri.



Pasager (2)

PASAJ Trecere, rută marină.

PASAJ INOFENSIV *DM* Trecere paşnică a navelor comerciale prin apele teritoriale ale unui stat. Potrivit Convenţiei asupra dreptului mării, încheiată la Geneva în 1958, este permis în principiu P.I. al navelor comerciale străine prin apele teritoriale ale unui stat. În timpul când nava se află în apele teritoriale străine, statul riveran nu se poate amesteca în ordinea internă, dar poate pretinde să fie respectate regulile şi legile în vigoare în zona respectivă.

PASAJUL (TRECEREA) DE NORD-EST Cale maritimă navigabilă la nord de ţărmurile Siberiei, care leagă oceanele Atlantic şi Pacific (prin Str. Bering) trecând prin mările de bordură ale Oc. Îngheţat de Nord (Oc. Arctic). Primul care a navigat pe acest drum a fost exploratorul polar suedez Erik N. Nordenskjöld în 1878–1879 cu nava „Vega", deşi exploratori ruşi, englezi, norvegieni l-au căutat începând încă din secolul al XVIII-lea. După 1035, trecerea pe acest drum se execută pe bază de curse regulate, efectuate cu ajutorul spărgătoarelor de gheaţă. Cunoscut şi sub numele de „Marele drum maritim de nord".

PASAJUL (TRECEREA) DE NORD-VEST Drum maritim, format dintr-un ansamblu de stâmtori şi canale în Arhipelagul Arctic Canadian care face legătura între Oc. Atlantic şi Oc. Pacific, traversând Oc. Îngheţat de Nord (Oc. Arctic). Primul care a navigat pe acest drum a fost exploratorul polar norvegian Roald Amundsen la bordul navei „Gjöa" (sau Gjoa) în 1903–1906, deşi încercări de a descoperi acest pasaj s-au făcut de către exploratori englezi, olandezi ş.a. încă din sec. al XVII-lea.

PASARELĂ 1. *fl.* Punte care leagă un ponton de acostare cu malul. **2.** Pod îngust cu balustradă, care leagă castelul central, castelul pupa şi teuga. Se instalează pe petroliere, care au un bord liber mic şi la care puntea este uşor măturată de mare; *v.* şi *fig.* **3.** *înv.* Punte-etalon.

PASĂ 1. Fâşie de apă de o anumită lungime şi lăţime, destinată navigaţiei printr-o zonă cu pericole naturale (stânci, bancuri etc.) sau rezultate ca urmare a unor acţiuni de luptă (mineri ş.a.) fiind marcată uneori prin mijloace plutitoare, aliniamente sau radiofaruri direcţionale. Distingem: P. de intrare în port, P. de trecere prin barajele de mine etc.; P. de ... m adâncime, P. de Nord, P. de Vest etc. P. importante sunt trecute pe hărţile marine. **2.** *mil.* Fâşie de mare pe care se dragheză minele; este egală cu suma lăţimii de draga a tuturor drăgilor formaţiei, din care se deduce suma acoperirilor drăgilor. **3.** *sin.* Cale. **4.** Fâşie de trecere a unei nave printr-o zonă minată.

PASĂ BALIZATĂ Pasă care are marcate limitele, axa ş. locul de întoarcere.

PAS DE CALAIS (*engl.* Dover Channel) Str. între ţărmu de N al Franţei şi Ins. Marii Britanii. Lung. 20 mm (3 km), lăţimea 17,3–27,8 Mm (32-51 km). Împreună cu M. Mânecii (La Manche), face legătura între M. Nordului şi Oc. Atlantic. Ad. şenalului navigabil 21–6 m. Este străbătută de un curent de suprafaţă în direcţia NE cu vit. de 2,2 Nd (4km/h); maree semidiurnă cu ampl. de 4,8–6,5 m. Toamna sunt ceţuri frecvente. În partea centrală se află multe bancuri de fund (la ad. de 1,5–6,5 m). Condiţiile şi regimul de navigaţie sun identice cu cele din M. Mânecii (*v*). Pr. porturi: Dover Folkestone (Anglia), Dunkerque, Calais, Boulogne

Franța). Între Dover și Calais se face legătura prin feribot. *v.* Tunelul de sub Canalul Mânecii.

„PASSAT" Velier de tip cliper cu patru arbori sub pavilion Germania, construit în anul 1911 la șantierele din Hamburg cu destinația transport mărfuri. În anul 1957, execută un ultim voiaj, și este retras pentru a fi transformată în navă-muzeu la apă în portul Lübeck-Germania. Caracteristici: deplasament 3 317 t; lungime 115 m; lățime 6,70 m; pescaj 14,17 m; echipaj 40 oameni.

PASTICĂ Macara cu jățână, prevăzută pe una din fețe cu un canal sau având o față mobilă pe care se poate garnisi dublinul curentului unui palanc. Servește la schimbarea direcției trăgătorului (*a nu se confunda cu galoșul*).

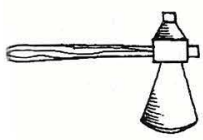
PASUL ELICEI 1. Lungimea segmentului cu care un punct de pe suprafața elicei se deplasează pe direcția axului la o rotație de 360°. **2.** Sensul de rotație al elicei a mers înainte, care poate fi spre dreapta sau spre stânga. La navele cu două elice, elicea tribord are pas dreapta, iar cea babord, pas stânga, pentru a anula efectul evolutiv al acestora.

PAȘTELUI, Insula – (*sp.* Isla de Pascua, *polineziană* Rapa Nui) Insulă în E Oc. Pacific situată la 3 000 km de America de Sud. Aparține statului Chile. Supr. 165,5 km²; cca 1 000 loc. Relief vulcanic cu alt max. de 539 m. Climă tropicală. Culturi: cafea, tutun, bananieri, patate; creșterea vitelor; pescuit. *ist.* a fost descoperită în 1722 de navigatorul Plandez Roggeveen Iakob (în ziua de Paște). Un deosebit interes prezintă pe ins. a unui număr mare de sculpturi gigantice din piatră (de 3–12 m înălțime), reprezentând figuri omenești, păsări, pești ș.a., urme ale unei culturi polineziene dispărute, studiate de cunoscutul navigator și etnograf norvegian Thor Heyerdahl (expediția „Aki-Aku" – 1955–1956).

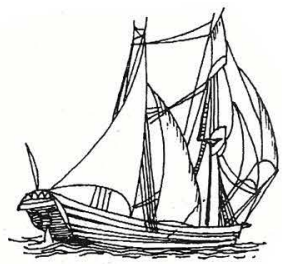
PATARAȚĂ 1. Patarațină mobilă utilizată pe yachturi. **2.** Unealtă de călăfătuit, mai mare ca dalta, de forma unui copor.

PATARAȚINĂ Manevră fixă ce asigură catargul în corduri și spre pupa; *v.* greement.

PATAȘĂ *ist.* Navă cu vele, folosită în sec. XIV–XV



Patarață (2)



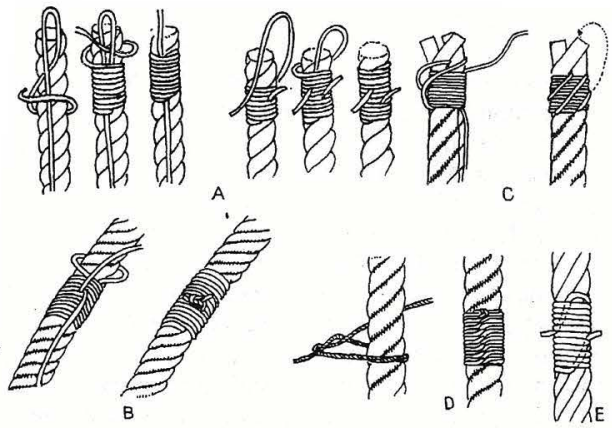
Patașă

PATENTĂ DE SĂNĂTATE *MC* Document emis navelor de medicul portului, prin care se atestă existența sau inexistența unor boli molipsitoare. Se consideră că P.d.S. este curată sau netă, când în portul respectiv nu au existat boli molipsitoare; *sin.* certificat de sănătate.

PATRAS (*gr.* Kólpos Patron) Golf din M. Ionică în NV Pen. Pelopones (Grecia); lung. 50 km; lățime 10–20 km; ad. med. 130 m. În E se leagă cu G. Corint. Oraș-port: Patras.

PATRAS (*gr.* Patrai) Oraș și important port grecesc din Pen. Pelopones la țărmul g. cu același nume. Cca 105 mii loc. Centru comercial. Ind. textilă, a cauciucului, a hârtiei. Export: ulei de măsline, stafide, vin. Vestigii de pe timpul stăpânirii romane. *Ist.* Orașul s-a construit pe locul anticului oraș grecesc Patras. În anul 428 î.Hr. în apropiere de P. în perioada războiului Peloponesiac (431–404 î.Hr.) a avut loc bătălia navală de la P. între 47 de nave cu rame ale Corintului aliatul Spartei și 20 triere ale Atenei. Navele corintiene au luat o formație în cerc cu pintenii în exterior, iar în centrul cercului se aflau navele de transport. Trierele ateniene au manevrat în linie de șir în jurul formației staționate și, profitând de un vânt favorabil care a dezorganizat formația adversă, au reușit să pinteneze câteva nave silind pe inamic să se retragă în dezordine. În timpul urmăririi au mai capturat 12 nave, provocând Spartei o grea înfrângere.

PATRONARE Înfășurarea strânsă a capătului unei parâme cu ață de vele, sârmă etc. pentru a împiedica dezrăsucirea acesteia. P. cele mai des folosite sunt: **P. cu capăt petrecut, P. cu nod lat, P. de velar, P. portugheză** și **P. pe o sârmă.** Unele din ele au mai multe variante; *v. fig.* patronări.



Patronări:
A – cu capăt petrecut; *B* – cu nod lat; *C* – de velar; *D* – portugheză; *E* – pe o sârmă.

PATRONĂ *ist. v.* capitană.

PATRULA GHEȚURILOR Serviciu de cercetare, urmărire și semnalizare a ghețurilor în larg de Terra Nova, finanțat de țări cu trafic intens în partea de Nord a Oc. Atlantic și executat de navele și hidroavioanele din paza coastei ale SUA.

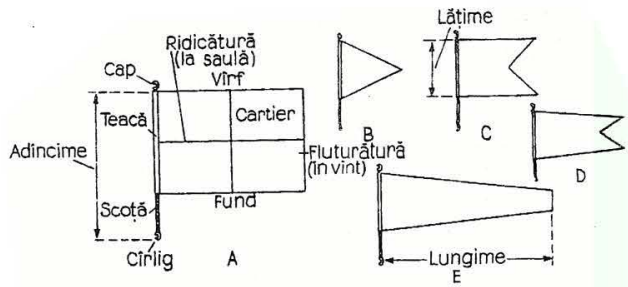
PATRULARE 1. *mil.* Observare executată într-un raion limitat cu nave de suprafață, submarine sau avioane în scopul descoperirii inamicului și informării forțelor proprii asupra activității acestuia. **2.** Supravegherea unui anumit raion în scopul asigurării ordinii și securității (patrulare în port).

PATRUZECILE MUGITOARE 1. Vânturi puternice la Sud de paralelul 40° S. **2.** Latitudinile pe care bat aceste vânturi.

PAULAT, Ion (1873–1954 n. Radu Vodă, Brăila) Ofițer mecanic pe navele SMR. Având înclinație pentru tehnică, a plecat în Italia pentru studiile de profil, iar la întoarcerea în țară se angajează la atelierele mecanice

ale lui Gheorghe Fernic din Galaţi, după care se îmbarcă pe diferite nave comerciale ca ofiţer mecanic. Inventator al primului hidroavion, cu fuselaj cocă, dar şi al primului tunel aerodinamic, din SE Europei, pentru testarea portanţei diferitelor profiluri de aripi necesare hidroavioanelor. La 6 nov. 1911, P.I. a făcut primul zbor demonstrativ cu aparatul său care, pe lângă bărci, avea şi un tren escamotabil. Revista germană „Flug Sport" nr. 6/1911 a publicat planurile de construcţie originale ale „hidroavionului Paulat", iar într-un articol despre pionierii mondiali ai hidroaviaţiei îi prezintă în următoarea ordine: francezul Henri Fabre, românul Ion Paulat şi americanul Glenn Curtis. În acelaşi an, în volumul „Le Hydroaeroplan Paulat", apărut la Paris, se aduc elogii hidroavionului sistem Paulat. Abia în 1954 inventatorul a fost învitat la Academia Română care-i recunoaşte meritele, până atunci necunoscute în România. Se stinge din viaţă în acelaşi an.

PAVILION 1. Drapel folosit în marină. Se confecţionează din astar, având pe marginea de la saulă o întăritură din pânză de vele, denumită teacă, pe care se află botezul; prin aceasta trece o saulă, ieşind puţin la partea superioară şi fiind prevăzută cu cârlige sau peşti la ambele capete. Distingem: P. pătrat (rareori de formă pătrată, ci de regulă dreptunghiulară), ghidonul (de forma unui pavilion pătrat cu marginea din vânt tăiată în coadă de rândunică), triunghiul, flamura lată şi flamura. Partea de sus a P. se numeşte vârf, iar cea de jos, fund. Partea de la saulă poartă denumirea de ridicătură, iar cea din vânt, de fluturătură.Dimensiunile unui pavilion se dau în funcţie de lăţime. **2.** *sin.* pavilion pătrat. **P. alb** *sin.* P. de parlamentar. **P. de amiral** *v.* marcă de comandament. **P. de bompres** *sin.* geac. **P. de carantină** P. „Q" din Codul internaţional de semnale. **P. de comerţ** P. arborat de navele de comerţ; poate fi identic cu P. naţional. **P. de companie** P. arătând apartenenţa la o anumită companie de navigaţie, de ex., la NAVROM. **P. de convenienţă** P. statelor Panama şi Liberia, arborat de unele companii de navigaţie străine care îşi înscriu navele în aceste ţări pentru a evita plata anumitor impozite în ţara de origine; *sin.* P. de complezenţă. **P. de curtoazie:** a) P. ţării în al cărei port se află o navă de comerţ străină, ridicat, de regulă, la capătul tribord al vergii; b) P. ţării de destinaţie, ridicat uneori de transatlantice şi de navele mari de pasageri. **P. de yacht** P. arborat în unele ţări numai de iahturi. **P. de masă** P. ridicat pe yahturi, arătând că proprietarul serveşte masa. **P. de mână** P. mic montat pe un baston şi folosit pentru a face semnale cu braţele. **P. de navă auxiliară** P. arborat pe o navă auxiliară aparţinând marinei militare (petrolier, atelier plutitor etc.) care însă nu conferă acesteia calitatea de navă de război. **P. de parlamentar** P. alb care se ridică, de regulă, la vergă, exprimând dorinţa de a parlamenta. **P. de pilot:** a) P. prin care o navă cere un pilot. În Codul internaţional de semnale este „G". În afară de aceasta, P. „H" din Codul internaţional de semnale se ridică la nava care are pilot la bord. Aproape toate ţările au un P.d.P. propriu, de regulă P. naţional bordat cu alb (cu o margine albă). P.d.P. român este menţionat pentru prima dată în Regulamentul Serviciului de Bord editat în 1898; b) P. ridicat pe pilotinele aflate în serviciul de pilotaj. **P. de plecare** „P" din Codul internaţional de semnale, ridicat de navele comerciale cu puţin timp înaintea plecării; *v.* Petre albastru. **P. de pirat** P. negru având reprezentate pe el un craniu şi două oase încrucişate de culoare albă. Frecvent folosit în filme şi literatură, deşi este îndoielnic că ar fi fost arborat de piraţi. **P. de proprietar** P. personal al unui proprietar de yaht, ridicat, de regulă, la capătul tribord al vergii. **P. de protest** P. ridicat de un yaht în regată, care doreşte să prezinte un protest; este P. „B" din Codul internaţional de semnale. **P. de pupa** P. ridicat la bastonul pupa sau la pic; poate fi de comerţ, de yaht sau de război. **P. de război** P. navelor de război; poate fi identic cu P. naţional. Se ridică în port la ora 08,00 şi se coboară la apusul soarelui. Pe timpul luptelor se menţine ridicat în permanenţă. În mod normal în mare se ridică numai pe timp de lumină. Coborârea P.d.R. reprezintă un semn de predare. În semn de doliu, P.d.R. se coboară în bernă. Ca răspuns la salutul cu P., acesta poate fi coborât până la jumătate şi ridicat apoi la semn. **P. de regată** P.



Pavilioane:
A – pavilion pătrat; *B* – triunghi; *C* – ghidon; *D* – flamură; *E* – flamură lată

purtat de un yaht în regată; poate fi un simplu număr sau poate avea diferite culori. **P. de semnale** P. cu o anumită semnificaţie în Cartea de semnale, în Codul internaţional de semnale sau într-un cod local. **P. fals** *v.* abuz de pavilion. **P. înfăşurat** P. ridicat la mâr, astfel încât să se desfăşoare când se trage de saulă. Se foloseşte atunci când se face un salut cu tunul. **P. înnodat** P. ridicat înnodat la mijloc, reprezentând un semnal tradiţional de cerere de ajutor. **P. naţional** P. de apartenenţă la un anumit stat; poate fi diferit atât de pavilionul de comerţ, cât şi de cel de război. **P. negru** *sin.* P. de pirat. **P. poştal** P. indicând că nava are poştă la bord. **P. răsturnat** Semnal de ajutor constând din ridicarea P. de la pupa răsturnat. Nu este sancţionat de nici o convenţie internaţională, dar este folosit ca urmare a unei vechi tradiţii. **P. de telegraf** *ist.* La începutul sec. XIX, P indicând că semnalul ridicat trebuie căutat în vocabularul general al Cărţii de semnale. **P. vamal:** a) P. ridicat de o navă aparţinând vămii; b) În unele ţări, P. indicând că nava se află sub control vamal. ◇ „Pavilion..." (urmat de denumirea navei-comandant) *înv.* Răspuns al şefului de barcă cu amiral la bord la somaţia unei nave. „A ridica P". (niciodată a înălţa) A arbora P. naţional. „A-şi arbora P". (*despre un amiral*) A-şi ridica marca de comandament pe o navă. „A-şi arăta P." (*despre navă*) A ridica P naţional; *agr.* a-şi da arama pe faţă. „A coborî P." A coborî P. naţional în semn de predare; *arg.* a ceda, a se înclina.

PAVO Stea nautică α Pavonis (Păunul), mărimea 2,1.

PAVOAZ Set de pavilioane folosite pentru ornarea festivă a navei. **Micul P.** P. care constă din pavilioanele naţionale ridicate înainte de luptă la mărul tuturor catargelor. În port se completează cu geacul şi cu pavilionul de la bastonul pupa. **Marele P.** P. care constă din micul P. şi din pavilioane de saulă aşezate, pe culori, unul lângă altul, pe câte o singură saulă de la etravă (bompres) la arbori, apoi la etambou. În marina ţării noastre pavilioanele sunt astfel aranjate încât culorile lor dominante, de la prova la pupa, să fie roşu, galben şi albastru. M.P. se ridică la sărbători naţionale, cu ocazia vizitei şefului statului etc. Pe timpul nopţii, în locul M.P. se ridică **P. electric**, format din numeroase becuri electrice, care se desfăşoară şi pe canturile suprastructurilor şi bordajului.

PAVOAZĂ A ridica un pavoaz.

PAZNIC DE FAR Persoană care răspunde de întreţinerea şi buna funcţionare a unui far.

PĂIANJEN Capăt de merlin matisit în mijlocul altui capăt cu o lungime dublă pentru a forma începutul unui nod de turban sau unei patronări cu coroane; *v. fig.* nod.

PĂIŞ, Nicolae (1886–1952) Viceamiral. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină promoţia 1907 şi al Şcolii de Aplicaţie a Marinei. Urmează stagii de perfecţionare în Italia (1913) şi Franţa (1920). În primul RM a comandat Bat. de marină care a acţionat pe frontul Deltei. După război, în anii 1923–1933 a îndeplinit funcţiile: comandant al Ds. „Mărăşeşti", şef de Stat Major al Diviziei de mare, Adjutant regal ş.a. Între 1933–1936 Inspector al navigaţiei şi Porturilor. În 1936 trece în rezerva armatei şi este numit Director al Marinei Comerciale în cadrul MAM. Rechemat în cadrele MM cu gradul de CAm este numit Subsecretar de Stat pentru Marină, funcţie pe care o deţine până în 1942 când trece în rezervă. Condamnat la închisoare pe motive politice. A fost preşedinte al Federaţiei Române de Sporturi nautice (1938) şi preşedinte al LNR.

PĂLĂNCEL Palanc mic (de obicei un palanc de tun) servind la luarea terţarolelor.

PĂLĂRIE 1. Partea superioară a unei chile din lemn (uneori reprezintă o piesă distinctă deasupra chilei); *v. fig.* chilă. **2.** *v.* cabestan. **3.** (*rar*) Garnitură metalică pe care se aşază mărul catargului.

PĂLĂRIE CERUITĂ *înv.* Pălărie de marinar folosită şi în marina noastră până la mijlocul secolului trecut.

PĂLĂRIE DE PAIE *înv.* Pălărie purtată de marinarii români în 1865; în unele ţări marinarii au purtat P.d.P. până la primul război mondial.

Pălărie de paie

PĂMÂNTUL (terra) Planetă, satelit al Soarelui, în jurul căruia se roteşte pe o orbită eliptică. Caracteristici generale: Distanţă faţă de Soare (în km): la afeliu 152 105 142; la periheliu 147 103 311. Durata mişcării de rotaţie în jurul axei: 23h56'56"; durata revoluţiei în jurul Soarelui: 365 zile 6h9'9,7"; viteza medie de revoluţie: 29,8 km/s. Suprafeţe (în km^2): supr. emerse (uscaturi) 149 042 000 (29,2%); supr. oceanelor şi mărilor 361 059 000 (70,8%); total 510 101 000 (100%). Volumuri (în km^3) 1 082 841 mil. Masa $5,973 \times 10^{24}$ kg, adică 5 973 md. de md. Densitatea medie 5,517. Circumferinţe (în metri): la ecuator 40 075 161; a unui meridian 40 008 006; la tropice (lat. 23°27') 36 784 768; la cercul polar (lat. 66°33') 15 992 975. Înclinarea axei 23°27'. Diametrul (în metri): la Ecuator 12 756 320; de la Polul Nord la Polul Sud 12 713 55; raza medie 6 367 468.

PĂPURIŞ Aglomeraţie de plante emerse între care predomină speciile de papură (Typha).

PĂPUŞĂ *înv.* Ghem de aţă de vele alungit.

PĂTRAT 1. (*despre greement*) Cu vele pătrate. **2.** Gaură pătrată în fusul ancorei, prin care trece traversa.

PĂUN, Constantin (1876–1916; n. Galaţi). Căpitan-comandor. Comandant de lungă cursă. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Artilerie, Geniu şi Marină (1896), cu gradul de Slt. Asigură funcţii de răspundere în diverse unităţi ale MM: Divizia de mare, Apărarea Porturilor maritime şi Fluviale, Arsenalului marinei, Căpităniа portului Tulcea, în calitate de căpitan de port (1904) ş.a. Detaşat în marina comercială (1905–1914), cu o scurtă întrerupere în 1911, comandă pasagerul SMR „Regele Carol I", cargoul „Bucureşti" şi este numit, din 1912, în Administraţia acestui serviciu. Revine în MM şi în aprilie 1914 este numit şef de Stat Major al Diviziei de Mare, apoi comandant al bricului „Mircea" (1914–1915) şi comandant superior al Grupului port-mine (1915). La intrarea ţării în primul război mondial, este avansat la gradul de CptCdr. şi numit şef de Stat Major al Comandamentului Diviziei de Dunăre. Se îmbolnăveşte de febră tifoidă şi se stinge din viaţă la 30 nov. 1916. Este autorul volumului **Misiunea marinei noastre** (1909), o valoroasă analiză a importanţei navigaţiei în propăşirea unei naţiuni, implicit, a României. Numele său a fost dat, după război, unei nave de comandament.

PĂVĂLOIU, Mariana (n. 1951, Valu lui Traian, Constanţa). Istoric. Absolventă a Facultăţii de Istorie şi Filozofie, Universitatea Babeş-Bolyai, Cluj-Napoca (1975). Muzeograf la Muzeul Marinei Române (1976–1999). Participă la organizarea standului românesc la expoziţia internaţională „Cristofor Columb: nava şi marea" (Genova, 1992). Din 1999, reorganizează şi pune la dispoziţia studenţilor, viitori ofiţeri de marină, Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Publică articole de istorie navală în reviste precum: „Revista de istorie militară", „Yacht magazin", „Marea Noastră", „Marina Română", „Tomis" ş.a. şi semnează, în colaborare, volumele: **Marina română în cele de-al doilea război mondial** (ediţie bilingvă, Bucureşti, 1996); **Academia Navală „Mircea cel Bătrân". Monografie** (Bucureşti, 2002); **Dimitrie Ştiubei. Album** (Bucureşti, 202).

PĂZI VÂNTUL A evita venirea în vânt

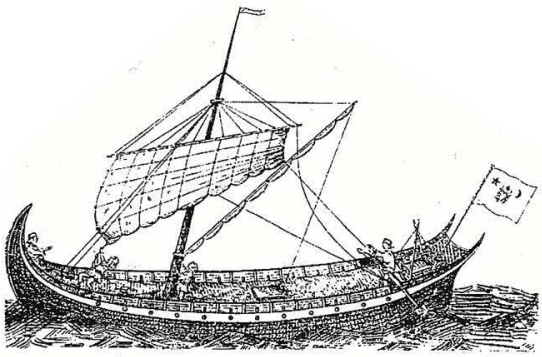
PÂCLĂ Suspensie în atmosferă a unor particule fine de apă invizibile cu ochiul liber care dau aerului un aspect turbure opalescent. Se formează mai ales în zbor şi are gradul 4 pe scara vizibilităţii; *v.* şi ceaţă.

PÂLNIE DE BARCĂ Pâlnie ce serveşte la umplerea butoiaşelor de apă din bărci.

PÂLNIE DE IARBĂ *ist.* Pâlnie cu ajutorul căreia se turna pulberea (iarba) în tun.

PÂLNIE DE IUBLOU Piesă de forma unei jumătăţi de cilindru, terminată cu o porţiune emisferică, şi care se introduce într-un iublou pentru a aerisi cabina.

PÂNZAR ist. Denumire provenită de la pânză („velă") şi sufixul-ar, având eventual la bază latinescul **vela pandere** („a întinde velele") sau cuvintele italieneşti **banzone, panzone**, folosite pentru un tip de velier genovez din evul mediu timpuriu. Se presupune că pânzarul ar fi fost un fel de „caic" moldovenesc din sec. XV–XVII. O imagine a acestuia a fost publicată în 1906 de către comandorul C. Ciuchi în cartea „Istoria Marinei Române", care s-ar fi inspirat dintr-o veche stampă de origine necunoscută.



Pânzar Moldovenesc

PÂNZĂ DE APĂ Strat de apă subterană.

PÂNZĂ DE VELE Pânză din cânepă, in, bumbac sau fire sintetice, folosită pentru confecţionarea velelor, tenzilor, capoatelor. De regulă, P.d.V. se fabrică într-o gamă de 12 numere, pânza zero fiind cea mai groasă. Uneori se fabrică şi o pânză foarte rezistentă: 00 sau 000.

PÂRÂIANU, Nicolae (1904–1998 n. Tg. Jiu) Contraamiral ing. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1924. Ambarcat pe monitoarele „Mihail Kogălniceanu" şi „Lascăr Catargiu" şi pe Ds. „Mărăşeşti". În 1938, membru al Comisiei de supraveghere a construcţiei Sm. „Rechinul" şi „Marsuinul" şi a navei-şcoală „Mircea" la ŞN din Germania. În al doilea RM participă la lucrările de modernizare şi întreţinere a navelor militare. După război a fost trecut în rezervă şi, din motive politice, a fost condamnat la detenţie. Eliberat, a lucrat la Institutul de cercetări şi proiectări navale din Galaţi.

PÂRÂU Apă curgătoare permanentă sau temporară, de mică dimensiune, râu mic.

PEARL HARBOR Bază Navală şi Bază Aeriană Militară a SUA în zona centrală a Oc. Pacific, situată în S Ins, Oahu (Arh. Hawaii) în g. cu acelaşi nume. Supr. 22,7 km². Adâncimea pasei de intrare în g. 13,6 m. Lung. frontului de cheuri 14 km cu ad. de 15 m. În cel de al doilea RM în baza de la P.H. au fost dislocate principalele forţe ale Flotei americane din Pacific. Atacul prin surprindere asupra bazei de către japonezi (7 dec. 1941) a provocat pierderi grele flotei americane, marcând începutul războiului japono-american şi intrarea SUA în cel de al doilea RM; *v.* Hawaii.

PEARY, Robert Edwin (1856–1920) Explorator polar american, primul care a atins Polul Nord în expediţia din 1908–1909. A întreprins câteva expediţii în Groenlanda (1886, 1891–1909) şi de două ori a traversat partea de N a insulei. A participat la expediţia polară britanică (1898–1902), încercând să atingă Polul Nord cu sănii trase de câini, cu care a ajuns la 84°17′ lat. N. În 1906, cu o nouă expediţie, a ajuns la 87°16′ lat. N. La 1 martie 1909, împreună cu 6 însoţitori, a ajuns la 87°47′ lat. N iar la 6 aprilie a atins Polul Nord. Din cartea „Polul Nord" (1910) prezintă un deosebit interes descrierea gheţurilor din centrul Arcticii şi procedeele de folosire a săniilor trase de câini. Numele lui P. îl poartă porţiunea ţărmului nordic al Ins. Groenlanda la Oc. Îngheţat, cuprinsă între 82° şi 84° lat. N.

PEARY, Ţara lui ~ Porţiune a ţărmului nordic al Ins. Groenlanda, cuprinsă între 82° şi 84° lat. N. Relief muntos în partea centrală, acoperit cu gheaţă, unde se află Capul Morris Jesup, cel mai nordic punct al Groenlandei.

PECIORA Fluviu în partea de NV a Rusiei. Lung. 1 790 km; supr. bazinului 327 mii km². Izv. din N munţilor Urali şi se varsă în G. Peciora din M. Barents. Navigabil pe 110 km până la portul Marian-Mar pentru navele oceanice. Important pentru transportul bogăţiilor naturale din zonă: material lemnos, cărbuni (30% din trafic), minerale. Plutărit; pescuit. Îngheaţă în perioada oct.–mai. Porturi: Marian-Mar, Kojva, Peciora.

PECIORA, Marea ~ Denumire dată părţii de S a Mării Barents. Ad. cca 210 m. Temp. apei vara +9° C, salinitatea 23–30‰; maree semidiurnă neregulată cu ampl. de 0,5–1,8 m. În mare se varsă fl. cu acelaşi nume. În perioada nov.–iun. se acoperă cu gheţuri plutitoare. Pescuit.

PEGASUS Constelaţie având stelele nautice Enif şi Markab.

PELIMON, Aurel (1897–1978 n. Târgovişte) Comandor. Absolvent al Şcolii de ofiţeri Artilerie, Geniu şi Marină (1916), cu gradul de Slt. În primul război mondial, în condiţiile în care MCG dispunea încadrarea unităţilor de artilerie grea de pe front cu ofiţeri de marină din promoţia 1916, este numit comandant al unei baterii de artilerie grea din cadrul R4 AG din componenţa Armatei a II-a (ian. 1917) şi apoi a unui divizion de artilerie antiaeriană din Corpul 4 Armată în cadrul căruia participă la bătăliile de la Mărăşti-Răcoasa-Suşiţa şi Oituz (iulie–august 1917). După război, este ambarcat ca ofiţer secund apoi comandant pe nave militare maritime şi fluviale, funcţionând şi ca profesor la Şcolile marinei. În anul 1927 este numit şef al Serviciului Hidrografic al marinei şi comandant al canonierei „Stihi", funcţionând, în acelaşi timp, ca profesor la Şcoala Navală şi, mai târziu, director al Şcolilor de Aplicaţie ale Marinei. În iunie 1941, aflat la comanda Ds. „Mărăşeşti", participă la operaţiunea de minare în faţa portului Constanţa. În iunie 1942, este avansat la gradul de Cdr. şi numit director al Şcolilor de Ofiţeri şi

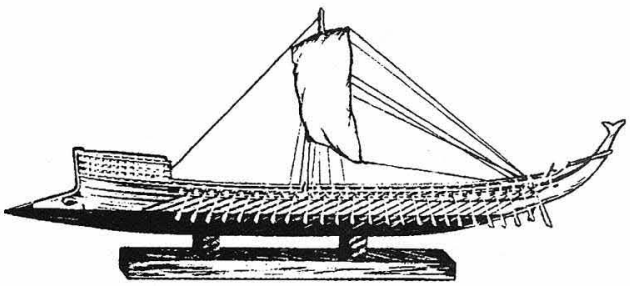
Maiştri de Marină, dislocate în august 1944 la Zimnicea şi comandant al acestei garnizoane. În anul 1947 trece în rezervă din funcţia de comandant al Detaşamentului Dunărea de Sus.

PENHULEDAO (*port.* Pescadores) Arh. chinez în Str. Taivan. Supr. 127 km²; cca 80 mii loc. Este format din 64 de insule (mai importante: Penhudao, Iuivendao). Relief de câmpie cu aLt max. de 61 m. Climă tropicală musonică; temp. med. în febr. +16° C iar în, iul. +28° C. Vânturi puternice (taifunuri). Culturi de orez, arahide, trestie de zahăr, batate. Pr. oraş-pot: Penhu (Magun).

PENINSULĂ Întindere de pământ ce înaintează în mare ca o prelungire a uscatului, fiind înconjurată din trei părţi de apă.

PENIŢĂ Pană de dimensiuni reduse care asigură bulonul unei chei.

PENTECONTERĂ *ist.* Navă folosită în Grecia Antică (din sec. V î.Hr.) pentru transport şi luptă. Avea lung. de cca. 32 m şi era propulsată cu ajutorul a 50 rame (câte 25 în fiecare bord). Precursoarea trierei greceşti.



Penteconteră
(machetă de la Muzeul Marinei greceşti)

PENTERĂ *ist.* Galeră antică propulsată cu rame dispuse pe cinci rânduri sau, mai probabil, cu rame acţionate fiecare de câte cinci oameni; *sin.* quinqueremă, cvincveremă.

Penteră

PERAMA Tip de navă cu vele sau ambarcaţiune cu vele şi rame având prova şi pupa ascuţite şi care de regulă poartă un foc şi două vele la treime (aranjament numit „braţieră") sau un greement de tip „bombardă" (o combinaţie de vele pătrate şi aurice). În sec. XIX, aria de răspândire a P. cuprindea estul M. Egee şi M. Marmara şi, deşi numărul lor s-a redus, mai sunt încă prezente în apele greceşti. Denumirea a pătruns în literatura românească prin pana lui Ion Ghica cel care, în calitate de „bei de Samos", a luptat împotriva „listopiraţilor" din Arhipelag în timpul războiului Crimeii (1853–1956). „Bărcile piraţilor – afirmă el într-o scrisoare către Vasile Alecsandri – erau toate bărci mari numite pérama cu două vele latine, care cu vânt bun alunecă pe mare mai iute decât orice altă corabie, iar pe vreme lină, fără vânt, pot cu opt lopeţi desfide orice vapor". O variantă mai mică a P. se numeşte **cernică.**

Perama „Evanghelistria"
(Muzeul Nautic al Mării Egee)

PERDEA P. de ceaţă Fâşie de ceaţă, relativ subţire, mai mică decât un banc. **P. de fum** *mil.* Mijloc de mascare a unei formaţiuni de nave, a unui convoi etc. prin fumizare. **P. de supraveghere** *mil.* Linie de nave de suprafaţă sau de submarine, perpendiculară pe căile probabile de apropiere a inamicului; navele sunt dispuse la intervale care să asigure descoperirea inamicului cu mijloacele tehnice de observare (radiolocaţie, hidrolocaţie etc.) P.d.S. poate fi fixă sau mobilă şi îndeplineşte, de regulă, nu numai misiunea de a descoperi inamicul, ci şi de a-l întârzia prin acţiuni de luptă desfăşurate la trecerea liniei de supraveghere. **Sistem P.** (*despre o velă aurică*) Care alunecă pe ghiuri, pe o tijă; poate fi întinsă şi strânsă ca o perdea cu ajutorul unui strângător.

PERETE 1. Despărţitură verticală, longitudinală sau transversală, din tablă sau din alt material, care împarte sau limitează spaţiul din interiorul navei. **2.** Despărţitură permanentă a spaţiului, separarea mărfurilor pe partizi etc. **P. etanş** P. care nu lasă să treacă apa/uleiul sau combustibilul. **P. de coliziune** P. etanş al picului prova, care limitează compartimentul de coliziune. **P. rezistent la foc** P. din oţel sau din alt material similar, care nu permite trecerea flăcărilor şi a fumului într-un interval de timp dat. **P. intermediar** *v.* macara.

PEREU Taluz (perete înclinat) de piatră sau beton, care căptuşeşte malul unei ape. Se împiedică astfel surparea sau erodarea malului.

PERIBOINĂ *v.* Jeric.

PERICOL DE NAVIGAŢIE Obstacol, obiect sau condiţii hidrometeorologice care împiedică sau pun în pericol siguranţa echipajului navei sau a încărcăturii. Ex.: stâncă, întinsură, piatră, bară, banc de nisip, fundul mic, epavă, construcţii subacvatice, sloiuri de gheaţă, pod de gheaţă, furtună, ceaţă, geamandură ş.a. Pericolele de navigaţie sunt marcate pe hărţi sau semnalate prin avize pentru navigatori.

PERICOL NOU Pericol recent descoperit, care nu figurează încă pe hărţile marine, dar care este balizat. Noţiune introdusă printr-un sistem de balizaj, folosit în unele ţări din Europa de NV.

PERIEŢEANU, Constantin (1864 – ?: n. Buzău). Comandor. Comandant de lungă cursă. Absolvent al Şcolii Navale din Brest, Franţa (1883), cu gradul de Slt. Este repartizat la Corpul Flotilei. Avansează în grade militare şi asigură funcţii de răspundere în diferite unităţi ale marinei: Depozitul Flotilei, Diviziunea Echipajelor, Inspectoratul General al Navigaţiei şi Porturilor, Administraţia Centrală a Războiului ş.a. Detaşat în marina comercială (1898–1916), comandă pasagerele SMR „Regele Carol I", şi „Împăratul Traian". În nov. 1916 este detaşat la Ministerul de Război, Direcţia a V-a şi avansat la gradul de Cdr. La 1 aug. 1918, demisionează din marină. Este autorul unor articole referitoare la istoricul armei, incluse în prima **Enciclopedie Română** (vol. I–III, Sibiu, 1898–1904).

PERIFON Termen folosit în al doilea RM pentru **hidrolocator** sau **sonar**.

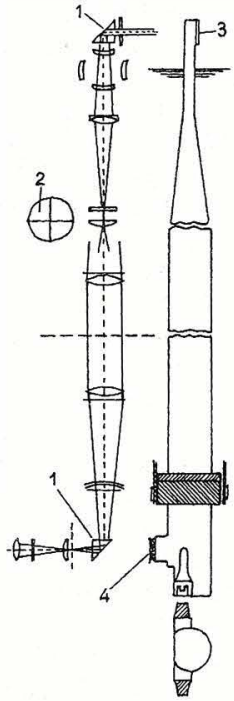
PERIGEU Punctul cel mai apropiat de Pământ de pe orbita Lunii sau a unui satelit artificial.

PERIHELIU Punctul cel mai aproape de Soare de pe orbita unei planete.

PERIOADA DE RULIU Intervalul de timp, măsurat în secunde, în care o navă execută o oscilaţie completă de ruliu, înclinându-se liber în apă liniştită, de la unghiul maxim de înclinare într-un bord până la înclinarea maximă în bordul opus şi înapoi. Valorile uzuale sunt: 11–14 s pentru navele militare, 8–10 s pentru submarine, 14–20 s pentru navele de transport marfă.

PERIOADA INTERNAŢIONALĂ DE TĂCERE *MC* Interval de timp stabilit de CIOVUM în care staţiile radio ale navelor execută ascultare pe frecvenţa de pericol (500 kHz.), în scopul recepţionării eventualelor mesaje ale navelor aflate în pericol şi care au nevoie de ajutor urgent. Acest interval de tăcere trebuie să se respecte între minutele 15–18 şi 45–48 ale fiecărei ore, în care timp se întrerupe traficul radio pe banda de frecvenţă cuprinsă între 485 kHz şi 515 kHz, în afară de transmiterea semnalelor de pericol şi de urgenţă.

PERISCOP (*gr.* periskopeö – observ de jur împrejur). Aparat optic folosit pentru observare. Se compune dintr-un tub vizual mono sau biocular, care printr-un sistem optic interior, format din oglinzi şi lentile, transmite razele de lumină reflectate de obiectivul observat în direcţia ochiului observatorului. Se foloseşte la submarine, tancuri, aparate de zbor, buncăre blindate ş.a. La Sm. periscopul este principalul mijloc de observare a spaţiului maritim şi aerian de la postul central de comandă a Sm. aflat la cota periscopică. Periscopul este prevăzut cu un dispozitiv de ridicare şi poate avea ca mijloace de identificare a ţintei, de observare pe timpul nopţii ş.a. Astfel Sm. poate, de la 15 m adâncime să determine direcţia şi distanţa la ţintă, drumul şi viteza acesteia precum şi alte date necesare executării atacului cu torpila. Totodată P. poate fi folosit pentru luarea înălţimilor la aştri şi a determina punctul navei, fiind combinat cu un urmăritor de aştri. În afară de P., pentru observarea suprafeţei mării, Sm. moderne sunt dotate cu un **P. antiaerian** şi un **P. de atac.**



Periscop:
1 – prismă; *2* – gradaţie; *3* – obiectiv; *4* – ocular.

PERMAMENT ÎN STARE DE PLUTIRE *MC* Clauză de contract prin care navlositorul se obligă să asigure o dană unde nava să se afle în permanenţă în stare de plutire, indiferent de nivelul apei (în porturile cu maree).

PERMEABILITATE Raportul dintre volumul ce poate fi umplut cu apă şi volumul total al unui compartiment.

PERMIS DE BALASTARE *MC* Aprobare dată de vamă unei nave de a încărca mărfuri grele înainte de terminarea descărcării caricului de import, cu scopul de a servi şi ca balast în cazurile în care în cursul operaţiilor siguranţa navei impune o stabilitate mai mare. Aprobarea pentru încărcarea unei cantităţi oarecare de marfă, anticipat permisiei de încărcare generală constituie o excepţie ce trebuie justificată pentru fiecare caz în parte.

PERMIS DE CABOTAJ *MC* Document acordat de vamă unei companii de navigaţie, prin care se permite încărcarea, transportarea şi descărcarea mărfurilor fără plata taxelor vamale, cu condiţia ca mărfurile să fie transportate între porturile naţionale, iar manipularea lor să aibă loc la o dană special amenajată.

PERMIS DE DESCĂRCARE *MC* Aprobare dată de vamă în baza căreia se poate proceda la descărcarea mărfurilor, după îndeplinirea formalităţilor vamale şi obţinerea liberei practici.

PERMIS DE NAVIGAŢIE *MC* Document prin care se atestă că o navă neutră este exceptată de vizita navelor de luptă ale statului beligerant care a eliberat permisul: *v.* navicert şi scrisoare de mare.

PERNĂ Piesă din lemn ce fixează arborele în borduri, la etambreu.

PERPENDICULARĂ PROVA/PUPA Perpendiculară care intersectează muchia prova a etravei sau muchia pupa a etamboului, la linia de plutire.

PERSEUS Constelaţie având steaua nautică Mirfak.

„PERSEVERENŢA" Baterie (trei mortiere de 150 mm comandată de maiorul N. Dumitrescu-Maican din Flotila română, care, în Războiul de Independenţă, a scufundat, la 7 noiembrie 1877, lângă Ostrovul Canapa de pe Dunăre, după 77 de lovituri, canoniera cuirasată otomană „PODGORIÇE". Totodată, au mai fost scufundate remorcherul „CEYLÂN" (fost „Socrate") şi două şlepuri. Pentru evocarea acestui memorabil eveniment, a fost ridicat un obelisc lângă Ciuperceni Noi, judeţul Dolj.

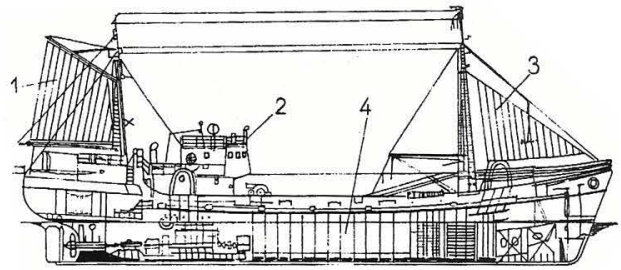
„PERSIA" *v.* panglica albastră.

PERSIC G. în NV Oc. Indian care desparte Pen. Arabia de continentul Asiatic. Supr. cca 239 mii km². Lung.

926 km, lățimea 180–230 km, ad. 50–104 m. Este legat de G. Oman prin Str. Ormuz. Lângă țărmuri sunt numeroase insule și recife de corali, din care cele mai mari, Bahrain și Kqeus. În g. se varsă Fl. Shatt al'Arab format din confluența Fl. Tigru (Djila) și Eufrat (El – Furat). Temp. apei în aug. +30 – +33° C; în febr. +15 – +21° C. Salinitatea, din cauza evaporației intense atinge 38–40‰. Din cele mai vechi timpuri aici se practică pescuitul perlelor. Pr. porturi: Basra, Abadan, Al Kuwait.

PERUAN, Curentul ~ (numit și Curentul Humboldt). Curent rece în Oc. Pacific lângă țărmul de V al Americii de Sud. Se consideră ca fiind o ramificație a curentului australian de Est care pornește din dreptul Ins. Tasmania și, după ce străbate Oc. Pacific, atinge coastele Americii de Sud între 35° și 40° lat. S. Temp. med. a apei este de +12 – +15° C, iar salinitatea de 35‰. Curentul P. determină scăderea temp. aerului influențând clima țărmurilor apusene ale continentului sud-american. Masele de aer de deasupra apelor reci nu au suficientă umiditate și deci nu provoacă precipitații, determinând formarea de-a lungul Anzilor a deșertului Atacama, pe o întindere de 1 000 km.

PESCADOR Navă de tonaj mediu sau mic (sub 200 t), cu propulsie mecanică, sau/și cu vele, destinată pescuitului costier sau în largul mării. Este utilată cu diferite instalații de pescuit și are posibilități de depozitare și de congelare a peștelui. Unele P. au instalații de prelucrare a peștelui.



Pescador:
1 – randă; *2* – comandă; *3* – foc; *4* – magazie.

PESCADORES Denumirea portugheză a Arh. chinez Penhuledao. (*v.*).

PESCAJ 1. Distanță măsurată pe verticală între planul liniei de plutire și muchia superioară a chilei (P. de construcție). **2.** Distanța măsurată pe verticală între planul liniei de plutire și punctul navei, aflat la cea mai mare adâncime. **P. convoiului** *fl.* P. navei cu cea mai mare valoare dintr-un convoi. **P. mediu** P. navei încărcate sau goale, determinat de media dintre pescajele prova, centru și pupa.

PESCAJ CRITIC DE ANDOCARE Pescajul la care o navă își pierde stabilitatea inițială în cursul andocării. Pe măsura ridicării docului, are loc micșorarea continuă a stabilității transversale a navei, din cauza coborârii metacentrului.

PESCUIRE 1. Operațiune care constă în căutarea cu dragă sau cu gheara de pisică a unui obiect pierdut și în recuperarea acestuia. **2.** Căutarea și ridicare la bord a unui om la apă.

PESCUIT Mânuirea uneltelor și instrumentelor de pescuit de la mal, de pe ambarcațiuni sau de pe nave în scopul adunării, reținerii și scoaterii la suprafață a viețuitoarelor acvatice. Distingem: P. în apele interioare (râuri, lacuri, bălți); P. costier, executat de-a lungul coastei (obișnuit în apele teritoriale până la cca 30–50 Mm de țărm) cu diferite ambarcațiuni. P. de larg, pescuit executat cu nave specializate (pescadoare de dimensiuni medii) în largul mări. P. oceanic, la care participă nave special construite (traulere, driftere ș.a.).

PESTELCĂ Apărătoare din pânză de vele, care acoperă burta unei vele strânse și înfășurate.

PEȘTE Piesă din lemn, de forma unui bicon cu șanț la mijloc, în care se prinde ochiul unei parâme.

PETILĂ *pesc.* Saulă de care sunt prinse cârligele carmacelor sau paragatelor.

PETRE ALBASTRU *arg.* Pavilionul „P" din codul internațional de semnale.

PETRE, George (n. 1934 Feteşti, Ialomița) Contraamiral (r). Absolvent al Licelului Militar de Marină din Galați (1954) și al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1958. În perioada 1971–1973 a urmat cursurile Academiei de Înalte Științe Militare, Secția Marină, obținând licența în științe militare și în filozofie. Stagiar pe distrugătorul „Regele Ferdinand" (D-21), ofițer pe VASm nr. 2, șef de secție în MApN, locțiitor politic al comandantului Marinei Militare (1979–1986), comandant al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza" (1990–1995). Se pensionează în 1995. Cercetări în domeniul istoriei Marinei Militare și al învățământului de marină, finalizate prin apariția unor lucrări în colaborare cu Ion Bitoleanu **Tradiții navale românești, Monografia Liceului Militar de Marină, «Alexandru Ioan Cuza»** ș.a. Redactor-șef al revistei LNR „Marea Noastră" (serie nouă).

PETRE, Zamfir (n. 1923 n.) Contraamiral (r). Absolvent al Școlii de Specialități a Marinei. Participă în al doilea RM ambarcat pe Ds. „Regina Maria" (1941), Sm. „Delfinul" și „Marsuinul" (1942–1944). Urmează apoi cursurile Școlii Navale pe care le absolvă cu gradul de locotenent (1948). A îndeplinit succesiv funcțiile de comandant al canonierei „Ghiculescu", profesor de pregătire marinărească la Școala navală și șef de catedră în aceeași specialitate la Școala Superioară de ofițeri marină. În calitate de comandant al navei-școală „Mircea" (1965–1966), a dus nava la reparații în Germania în condiții deosebit de grele din cauza furtunilor întâmpinate în Oc. Atlantic. După pensionare (1979) a continuat să desfășoare o bogată activitate de promovare a culturii marinărești.

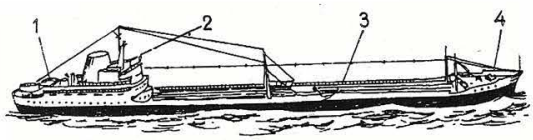
PETREL Rachetă din dotarea marinei militare a SUA.

PETRESCU, Constantin Colonel (1865) Numele Col. C.P. este legat de începuturile perioadei de organizare a unei flotile de război moderne din Muntenia și ulterior în Principatele Unite. La 10 iulie 1845, Lt. Petrescu Constantin din Rg. 3 al Oștirii române a fost numit comandant al șalupelor (3 șalupe) canoniere din Țara Românească, sosite din Austria. După Unirea Principatelor, în oct. 1860, este numit ajutor al comandantului flotilei unificate, cu gradul de maior, iar în 1864, provizoriu, comandant. În aug. 1864, în prezența sa,

alături de alte personalități politice și militare românești, a avut loc la Giurgiu ceremonia intrării în serviciul flotilei a navei „România", prima navă cu aburi din Marina Militară. La 5 aug. 1864 este numit comandant al Corpului Flotilei. Participă la instalarea primului far de la Sf. Gheorghe (1865). Este avansat colonel (1864). După abdicarea domnitorului Alexandru Ioan Cuza se retrage din conducerea Flotilei.

PETRESCU, Nicolae (n. 1926, Curtea de Argeș) Comandor. Absolvent al Școlii militare de Ofițeri marină (1958) și a Școlii Superioare de Științe Social-politice. A îndeplinit diferite funcții în cadrul MApN, CMM, Flotila de Dunăre, Institutul de marină „Mircea cel Bătrân" ș. a. Redactor șef al gazetei „Flota Patriei" (1975), director al Muzeului Marinei Române (1975–1987). Conducător al colectivului cu care a realizat cea mai amplă operațiune de modernizare a structurii muzeului (1977–1983). Semnează în presa de specialitate numeroase studii și articole legate de istoria marinei. Volume publicate: **Marinari prin ploi de foc 1877–1878, Marina Militară Română în Războiul pentru întregirea României, File de istorie.** (2004), **Amiralul Horia Măcellariu** (2005) ș.a.

PETROLIER Navă destinată transportului produselor petroliere în vrac. Caricul se încarcă în cisterne, denumite tancuri. La sfârșitul sec. XIX, când a apărut acest tip de navă, tonajul unui P. era de cca 2 000 TRB, pentru ca în prezent să crească la peste 500 000 TRB. Caracteristicile unui P. mijlociu de 100 000 TRB: L 203 m; B 25,8 m; D 13,7 m; d 10,6 m; vit. 17 Nd; trei pompe de încărcare cu un debit de 750 t/oră; *sin.* tanc (petrolier).



Petrolier:
1 – castel pupa; *2* – comandă; *3* – pasarelă; *4* – teugă.

PETROLIER CU PROPULSIE MIXTĂ (MOTOR ȘI VELE) Navă destinată transportului petrolului pe distanțe mari, a cărei propulsie este asigurată atât de motoare cât și de vele. Ridicarea velelor și orientarea lor față de vânt în poziția cea mai favorabilă se face cu un dispozitiv automat dirijat de calculator. Soluția propulsiei mixte a condus la scăderea cheltuielilor de transport.

PETROMIN Companie de Navigație Maritimă înființată la 10 ian. 1991, printr-o hotărâre de guvern, prin divizarea fostei întreprinderi de exploatare a flotei maritime NAVROM-Constanța. CNM Petromin SA Constanța deține următoarele tipuri de nave: mineraliere (12 000 tdw); vrachiere (18 000–150 000 tdw); petroliere (5 000–150 000 tdw). Treptat navele au fost trecute în administrarea unor firme particulare românești și străine, armatorul păstrându-și rolul de holding (deținătorul cantității suficiente de acțiuni ale firmelor pentru a putea exercita controlul asupra lor). Cu navele aparținând Petromin s-a exportat aproape în exclusivitate ciment în vrac și s-au importat minereu de fier, apatite, bauxite, fosfați, cărbuni și țiței.

PETROVICI, Mișu (1899–1991, n. Galați) Contraamiral. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1920) și al Școlii de Aplicație a Marinei (1921). Între 1924–1932 este ambarcat la bordul mai multor nave ale MM (Cr. „Elisabeta", Ds. „Mărășești", torp. „Sborul", „Năluca" ș.a.), ca specialist ASA. Absolvent al Școlii Superioare de Război. Cunoscând limbi străine, a fost numit ofițer de legătură pe lângă comandanții navelor militare sosite în portul Constanța. În 1938, șef de stat major al FNM iar apoi la Divizia de Dunăre. În al doilea RM, comandant al Escadrei de monitoare (1941–1944). Între 1945–1947 este secretar general al Subsecretariatului de Stat al Marinei. Trecut în rezervă după 1947 când, din motive politice, a fost condamnat la 7 luni închisoare. Eliberat, îndeplinește diferite funcții în Direcția Canalului Dunăre–Marea Neagră, Inst. de proiectări Navale ș.a.

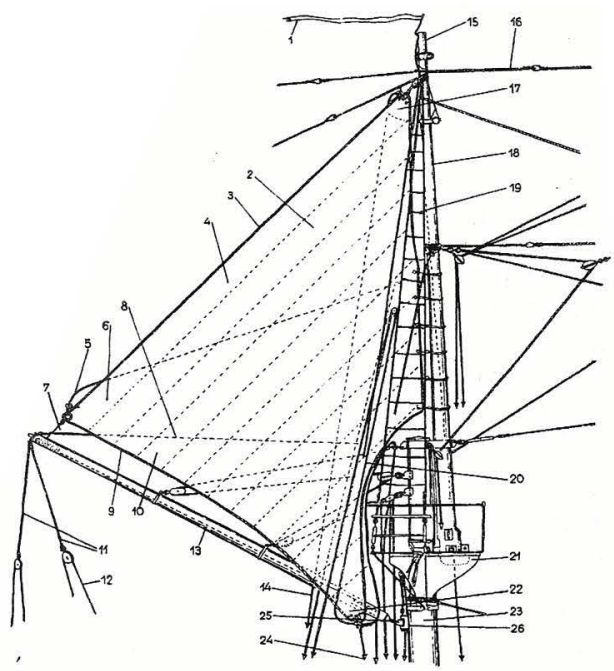
PHILADELPHIA Oraș-port în NE SUA (statul Pensilvania) așezat pe cursul inferior al Fl. Delaware, la 150 km de Oc. Atlantic. Pop. cca 4 mil. loc. Unul din principalele centre industrial-comerciale și de transport ale SUA. Pe Fl. Delaware s-a construit un canal cu ad. de 12,2 m pentru trecerea navelor maritime. Volumul traficului anual de mărfuri se ridică la 75 mil. t, care situează în SUA P. pe locul al doilea după New York în ce privește traficul de mărfuri. *ist.* P. a fost unul din centrele luptei de independență față de M. Britanie și temporar (1790–1800) cap. SUA. Tot aici a fost adoptată în 1787 Constituția SUA.

PHOENIX Constelație având steaua nautică Ankaa.

PIADE *ist.* Tip de barcă ușoară, lungă și îngustă folosită pe Dunărea de Jos.

PIATRĂ DE BRICUIT Piatră abrazivă folosită la bricuitul punților din lemn; *sin.* piatră engleză.

PIATRĂ DE MAGNET *ist.* Denumire dată magnetului natural în Evul Mediu.



Vela picului:
1 – flamură; *2* – ferță; *3* – grandee de cădere; *4* – margine de cădere; *5* – strângător; *6* – colț de școtă; *7* – școtă; *8* – balansină; 9 – grandee de întinsură; *10* – margine de întinsură; *11* – șuște; *12* – palanc de șuștă; *13* – pic; *14* – cargabas; 15 – măr; 16 – strai triatic; 17 – colț de fungă; 18 – arboret; 19 – scară de pisică; *20* – margine de învergare; *21* – gabie; *22* – colț de mură; *23* – coloană; *24* – mură; *25* – gât de lebădă; *26* – șa.

PIC 1. Şcondru fixat cu un capăt pe catarg şi ţinut cu celălalt de balansine în poziţie oblică; pe P. se înverghează velele aurice, iar pe navele fără vele se ridică pavilionul în mare. P. se fixează pe catarg cu un gât de lebădă sau cu două piese laterale, denumite coarne; *v. fig.* randă. **2.** Compartiment la prova navei, între etravă şi peretele de coliziune (picul prova sau forpicul) sau între etambou şi ultimul perete etanş din pupa (picul pupa sau afterpicul).

PIC, la ~ 1. (*despre ancoră*) *sin.* apic. **La P. lung** (*despre ancoră*) Cu suficient lanţ la apă pentru a ţine nava bine. **La P. scurt** (*despre ancoră*) Cu foarte puţin lanţ la apă, atât încât să nu are. Ancora se virează la P. scurt cu puţin timp înainte de plecarea unei grupări în formaţie sau când plecarea este iminentă. **2.** Pavilion ridicat la pic.

PICAJ Zborul avionului (elicopterului) pe o traiectorie oblică faţă de orizontală (de la 30° la 90°). S-a folosit în atacurile împotriva ţintelor terestre, navale şi aeriene. Raza minimă de curbură a traiectoriei la ieşirea din P. este determinată de rezistenţa aparatului şi de gradul de suportabilitate al organismului pilotului. Procedeul măreşte probabilitatea de lovire a ţintei. A fost folosit pentru prima dată de către aviaţia germană în războiul civil din Spania 1936–1939).

PICI *v.* bici, baba.

PICIOARE DE PĂIANJEN 1. Saule matisite la capetele hamacului, care servesc pentru punerea acestuia la post. **2.** Tije care menţin suspendată sfera în interiorul căreia se găsesc giroscoapele.

PICIOR 1. Porţiune a unei manevre curente, cu palanc sau macara la capăt. **2.** Porţiune a unui lanţ (parâmă vegetală, sârmă), care face parte dintr-o manevră complexă. **3.** Porţiunea de sub punte a unui catarg. **4.** Porţiune a unui catarg aflată imediat deasupra punţii. **5.** Unitate de măsură (0,3048 m), folosită pe hărţile marine engleze şi americane pentru măsurarea adâncimilor şi înălţimilor.

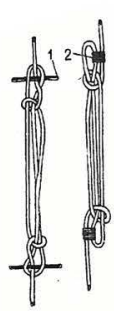
PICIOR, sub ~ (*despre ancoră*) Fundarisită cu puţin lanţ la apă.

PICIOR CUBIC Unitate de măsură pentru capacitatea de încărcare volumetrică a navelor, volumul mărfurilor etc. Un picior cubic este egal cu 0,0283 m^3. Un m^3 cuprinde 35,51 picioare cubice.

PICIOR DE CÂINE *v.* nod. (4), pentru a scurta o parâmă.

PICIORUL ETAMBOULUI Porţiunea inferioară a etamboului, care se prinde pe chilă.

PICIORUL PILOTULUI Limită de siguranţă sub chila navei pentru a nu risca o punere pe uscat; *sin. fl.* rezerva pilotului.



Picior de câine: *1* – cavilă; *2* – legătură.

PIELEA NAVEI 1. *sin.* bordaj (probabil o reminiscenţă de la ambarcaţiunile primitive confecţionate din piei de animale). **2.** Fiecare din cele două rânduri de scânduri ale unei ambarcaţiuni cu bordaj diagonal: pielea interioară şi pielea exterioară.

PIERDE 1. În expr. „P. sub vânt" A fi derivat sub vânt **2.** *fl. despre navă*) „P. guverna". A nu mai asculta cârma *termen folosit de piloţii de pe Dunărea Maritimă*).

PIERDERE TOTALĂ PREZUMATĂ *MC* Situaţia unei nave avariate care, deşi există în trăsăturile ei generale şi poate fi reparată şi salvată, este însă aşa de grav avariată, încât costul salvării şi al reparaţiei, dacă ar fi efectuate, ar depăşi valoarea asigurată a navei.

PIERDEREA MAREEI Cantitatea cu care scade zilnic înălţimea mareei, după mareea sizigiilor.

PIEZOELECTRICITATE Proprietatea de a prezenta efectul piezoelectric care constă în apariţia sarcinei electrice de diferite valori pe faţetele opuse ale anumitor cristale (cuarţ, turmalină, sare Seignette ş.a.) la deformarea lor mecanică: compresie, dilatare etc. sau sub acţiunea câmpului electric exterior. Se foloseşte la antenele mijloacelor hidroacstice (hidrolocatoare, hidrofoane, sondele ultrasonore, minele acustice, torpilele autoghidate) ş.a.

PILOT 1. Navigator care cunoaşte la perfecţie o anumită porţiune a coastei, un port, un canal, un fluviu, putând conduce o navă cu ajutorul aliniamentelor şi semnalelor de navigaţie, fără a folosi instrumente nautice. În ţara noastră distingem: **P. de port, P. de bară** (la Sulina), **P. pe Dunărea Maritimă, P. de cataracte** (la Porţile de Fier), ultimul fiind numit şi **loţ.** P. este, de regulă, un consilier şi nu se substituie comandantului navei. Fac excepţie piloţii din Canalul Panama, care comandă direct manevra. **P. practic** P. nebrevetat de stat sau de o administraţie portuară. **2.** În Evul Mediu, navigator care îndeplinea funcţia de ofiţer cu navigaţia; se numea şi **P. de larg. 3.** *sin.* carte-pilot. **4.** Grindă din lemn sau beton, înfiptă în mal pentru a consolida un dig, a forma o estacadă etc.

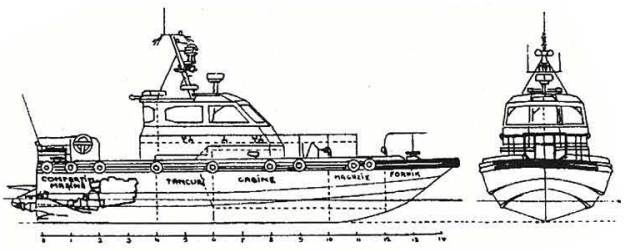
PILOT AUTOMAT Aparatură care menţine automat drumul dorit, fără nici o intervenţie a timonierului. P.A. este comandat de compasul giroscopic al navei.

PILOT FLUVIAL Persoană brevetată care îndeplineşte sarcinile timonierului, ţinând nemijlocit cârma navei în timpul marşului şi al manevrelor. În ierarhia stabilită la bord, P.F. urmează după ofiţerul secund, pe care, la nevoie, îl înlocuieşte. Distingem pilot pentru Dunărea de Jos şi pilot pentru Dunărea de Sus.

PILOTÁ 1. A conduce o navă într-un port, pe un curs de apă etc.

PILOTAJ 1. Formă de navigaţie la intrarea în porturi sau în anumite zone de restricţii pe fluvii, cu participarea de personal specializat. Primul regulament de P. din România avea titlul „Instrucţiuni pentru serviciul de pilotaj şi hidrografie expeditivă", fiind editat de Marina Militară în 1904. **2.** Operaţiunea de a pilota o navă. **P. orb** P. executat în exclusivitate cu ajutorul radiolocatorului, sondei sau mijloacelor electronice. **3.** Serviciul de pilot. **4.** Termen impropriu folosit pentru navigaţia costieră.

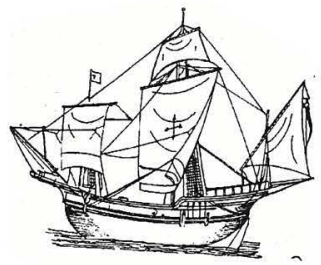
PILOTINĂ Navă mică şi rezistentă la mare rea, care transportă piloţii în afara portului pentru a pilota navele ce urmează a intra în port.



Pilotină

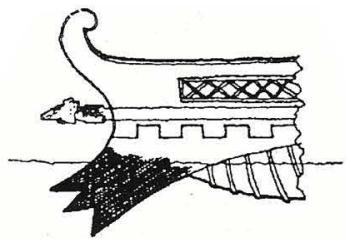
PINASĂ 1. Barcă cu 14 rame şi pupa cu tablou, folosită în marină militară (poate fi echipată şi cu motor). 2. Ambarcaţiune cu motor, folosită la pescuitul sardelelor (în Oc. Atlantic).

„PINTA" *ist.* Caravelă spaniolă cu trei arbori, una din cele 3 nave care au luat parte la prima expediţie a lui Cristofor Columb (1492–1493) spre „Lumea Nouă", comandată de Martin Alonzo Pinzon. Caracteristici: depl. 113 t; dim. 22,65 x 6,75 x 1,85 m; capacitate de încărcare 65 tdw; supr. velelor 181,3 m²; vit. 8,5 Nd; echipaj 25 oameni.



„Pinta"

PINTEN *ist.* Proeminenţă în prova unei nave de luptă, cu ajutorul căreia erau lovite şi scufundate navele adversarului. Folosit încă din antichitate şi reactualizat în Războiul de Secesiune american şi în timpul bătăliei de la Lissa (1866), P. şi-a găsit aplicare până în ajunul primului război mondial. 2. *mil. înv.* Întăritură ascuţită foarte rezistentă a piciorului etravei navelor de luptă uşoare, folosit pentru pintenarea submarinelor. 3. Proeminenţă sau tijă pe un catarg, servind ca treaptă sau la deschiderea unei manevre fixe, mai ales pe yahturi. 4. Prelungire a chilei, servind ca suport al axului cârmei. 5. *sin.* epiu, spiron.



Pinten de atac (rostrum) al unei nave de luptă romane

PINTEN SUBMARIN Prelungire sub apă, a unei peninsule sau a unui cap, reprezentând un real pericol pentru navigaţie.

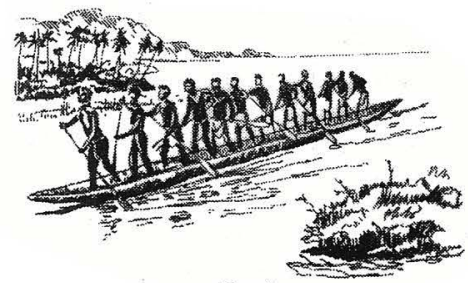
PIRAT *DM* Persoană care comite acte de piraterie.

PIRATERIE *DM* Act de violenţă săvârşit în mare de către persoane particulare în scopul jefuirii, capturării sau scufundării navelor atacate. În sec. XV–XVII P. a devenit un adevărat flagel pentru flotele comerciale. Foarte multe nave, plecate în cursă îndepărtată, dispăreau fără urmă, fiind jefuite şi apoi arse sau scufundate împreună cu echipajul. Pentru a lichida P., în sec. XVI–XVII au fost organizate adevărate expediţii, iar navele comerciale erau armate cu câte 25–30 de tunuri pentru apărare.

PIREU (*gr.* Peiraiéus) Important port grecesc situat în G. Egine din M. Egee. Cca 200 mii loc. (conurbaţie cu Atena). Portul se împarte în câteva bazine şi puncte de acostare. Este protejat de două moluri. Accesibil navelor cu un pescaj de 8,5 m. În avanport sunt instalate geamanduri de acostare pentru navele de 30 mii tdw. Lung. frontului de cheuri 20,7 km, din care 9,2 km revin danelor comerciale, 3,1 km danelor de pasageri şi 4,1 km şantierelor navale. Ad. la cheuri 6–14 m, în radă 25 m. Traficul anual de mărfuri cca 28 mil. t. Import: prod. petroliere, cărbuni, fier, cereale, cherestea, maşini; export: marmură, tutun, ciment, minereuri, fructe. Şantiere navale având două docuri uscate şi două docuri plutioare care pot asigura reparaţia navelor cu o capacit de 40 mii tdw. *ist.* Încă din antichitate P. a fost principalul port comercial şi militar al Atenei. În timpul stăpânirii otomane portul a decăzut (din sec. XV) şi abia în sec. al XIX-lea a devenit un important centru industrial şi comercial al Greciei.

PIRI REIS (1470–1554) Corsar şi amiral („reis") al flotei otomane, Muhiddin Piri este cunoscut mai ales pentru activitatea sa cartografică. Vasta sa operă cuprinde o carte pilot (Kitab-I Bahriye) apărută în două ediţii (1521, 1526) şi un şir de hărţi ale lumii din care însă nu s-a păstrat decât zona Oceanului Atlantic (ediţiile din 1513 şi 1528). Harta din 1513 cuprinde numeroase informaţii istorice, etnografice, nautice etc., concretizate în note marginale. Pe lângă valoarea sa ştiinţifică, harta din 1513 a stârnit şi numeroase dispute privind presupusa folosire de către Piri Reis a unor surse de informare extraterestre. Harta a fost descoperită în anul 1929 în biblioteca Palatului Topkapi din Istanbul.

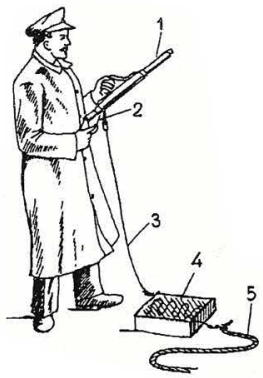
PIROGĂ Ambarcaţiune uşoară, rudimentară, construită prin scobirea şi cioplirea unui trunchi de copac sau prin arderea sa în interior; este propulsată cu rame şi vele, fiind folosită în unele zone din Africa, America, precum



Pirogă

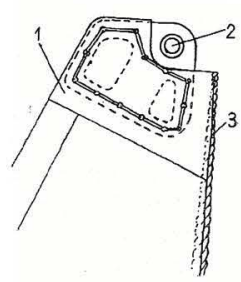
şi în unsulele din Oceania. Denumirea provine de la cuvântul piroqua din limba caraibilor. **P. cu balansier** P. prevăzută cu un flotor de stabilitate, confecţionat dintr-un lemn uşor şi fixat cu două sau mai multe traverse într-un bord paralel cu corpul acesteia, la o distanţă de 1,5–1,8 m; *sin.* pirogă cu flotor. **P. dublă** Ambarcaţiune construită din două P. legate paralel prin traverse de lemn. Pe traverse se aşează o punte pe care se fixează un catarg şi vele pătrate sau ovale. Este folosită în Polinezia, Melanezia, Noua Zeelandă.

PIROGĂ RAPIDĂ Pirogă (monoxilă) rapidă ceyloneză din Colombo (Sri Lanka), cu balansier pentru stabilitate şi două catarge care formează un „V" pentru susţinerea unei vele pătrate.
PIROSCAF *înv.* (din *gr.*) navă cu aburi.
PISC *pop. înv.* provă.
PISCES Constelaţie şi semn al zodiacului în care se găseşte astăzi punctul vernal.
PISCIS AUSTRALIS Constelaţie având steaua nautică Fomalhaut; în latină „Peştele austral".
PISICĂ CU NOUĂ COZI *ist.* Bici din parâmă vegetală, folosit pe timpul navelor cu vele pentru biciuirea marinarilor pedepsiţi.
PISTOL DE SEMNALIZARE Pistol special, folosit pentru lansarea rachetelor de semnalizare de o navă aflată în pericol sau de o barcă de salvare.
PISTOL PORTBÁNDULĂ Pistol cu cartuş cu pulbere, cu ajutorul căruia o bandulă poate fi aruncată la o distanţă de cca 200 m. Serveşte la stabilirea unei prime legături, pentru a da o remorcă etc.



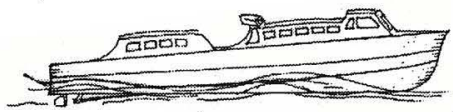
Pistol portbándulă:
1 – rachetă; *2* – pistol; *3* – saulă; *4* – cutia saulei; *5* – parâmă.

PIŞCĂ 1. *fl.* Ancoră folosită pe Prut pentru întoarcerea la coturi. 2. *fl.* Parâmă dată la un cazic de la mal pentru a ajuta întoarcerea la coturi pronunţate. Manevra se numeşte a face P.
PITURÁ A acoperi cu pitură.
PITURĂ Soluţie lichidă, compusă în principal din ulei de in fiert, vopsea şi diferite adaosuri, cu care se acoperă corpul navei, interiorul acesteia etc. În prezent se folosesc pituri pe bază de răşini sintetice (eposy). Distingem: **P. anticorozivă**, pe bază de miniu de plumb, cu care se piturează opera vie (prima mână), după care se dă o mână de **P. antivegetativă**, toxică, pentru a împiedica depunerile animale şi vegetale pe carenă; **P. de fasă**, care serveşte la piturarea fasei; **P. cu plută**, în care se amestecă pulbere de plută, fiind folosită ca izolaţie ş.a.
PIVOT *v.* compas.
PLACĂ CU OCHI Placă metalică groasă, de formă dreptunghiulară, montată perpendicular pe punte şi prevăzută cu o gaură (ochi) în care se fixează, cu ajutorul unei chei, o remorcă sau o altă parâmă; *v. fig.* boi de laţ.
PLACĂ DE FUNDAŢIE Sistem rigid format din grinzi longitudinale şi transversale din oţel, montate deasupra osaturii dublului fund, pe care se fixează rama maşinii principale, căldările sau maşinile auxiliare.
PLACĂ DE FUNGĂ Placă din aluminiu sau masă plastică cusută în buzunarul colţului de fungă al velelor latine de yaht şi uneori, de barcă. Este prevăzută cu un ochi pentru cheia fungii.
PLACĂ DE UNIRE Placă cu trei-patru găuri ce serveşte la îmbinarea a trei-patru parâme sau lanţuri din greement. P.d.U. cu trei găuri poartă şi denumirea de faţă de maimuţă.
PLAFON Tavanul dublului fund.
PLAJĂ 1. Porţiune degajată a punţii la prova (**P. prova**) şi pupa (**P. pupa**). 2. Fâşie îngustă a uscatului, cu pantă lină, situată în imediata apropiere a mării şi formată din nisip, pietriş, scoici etc., fiind spălată în permanenţă de valuri.



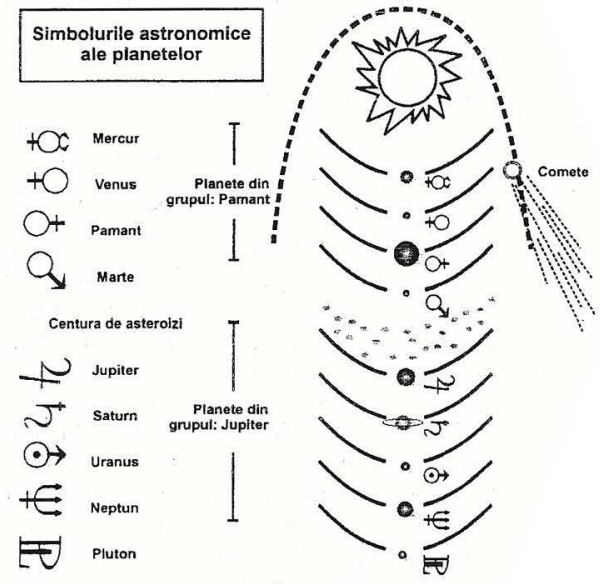
Placă de fungă:
1 – buzunar; *2* – ochi pentru cheie; *3* – grandee de învergare.

PLANCTON (*gr.* Plagkton – „rătăcitor") Totalitatea organismelor vii care se menţin în stare de plutire în masa apei; constituie hrana unor peşti şi animale acvatice.
PLAN DE ANCORAJ *mil.* Plan în care sunt indicate punctele de fundarisire a ancorelor unei grupări de nave, adâncimea şi natura fundului, aliniamentele de fundarisire, precum şi formaţia grupării în timpul ancorării astfel încât să se poată acţiona eficace în cazul în care adversarul ar ataca prin surprindere.
PLAN DE ANDOCARE Plan de forme al navei, întocmit special pentru organizarea andocării. Cuprinde planul diametral cu indicarea proiecţiei pereţilor despărţitori transversali, planul orizontal cu proiecţiile secţiunilor orizontale care să indice formele fundului navei, provei şi pupei. Pe plan se evidenţiază dimensiunile principale ale navei, poziţia compartimentului maşini etc. Serveşte la pregătirea calajului.
PLAN DE DERIVĂ Proiecţie a operei vii pe un plan perpendicular pe direcţia în care derivează nava.
PLAN DE FORME Proiecţie a corpului navei în trei planuri: orizontal, vertical-longitudinal, vertical-transversal.
PLAN DE ÎNCĂRCARE *sin.* cargoplan.
PLAN DE ÎNCINGERE *v.* încingere.
PLAN DE PLUTIRE Plan paralel cu suprafaţa apei.
PLAN DIAMETRAL (plan axial al navei) Planul vertical longitudinal de simetrie al navei. Trece prin axul etamboului cârmei şi centrul etravei. Intersecţiile acestui plan cu planurile vertical-transversale şi cu suprafeţele liniilor de apă când nava se află pe chilă dreaptă sunt axe de simetrie ale secţiunilor respective.
PLANARE Navigaţie cu viteză mare a unei ambarcaţiuni cu genunchi ascuţit, când jumătatea prova iese din apă, reducând suprafaţa de frecare.


Planare

PLANETĂ *astr.* Corp ceresc fără lumină proprie care se roteşte în jurul soarelui sau al unei stele. În sistemul solar sunt cunoscute nouă planete mari (Mercur, Venus, Pământul, Marte, Jupiter, Saturn, Uranus, Neptun,

Pluton) şi un număr foarte mare de P. mici, asteroizi (descoperite cca 4 000). P. se rotesc toate în acelaşi sens, pe orbite având planul puţin înclinat pe eliptică, Mercur şi Pluton având cele mai mari execentricităţi. Din p.d.v. constitutiv, P. se împart în două grupe: asemănătoare Pământului cu volume mici, densităţi mari, rotaţii relativ încete, cu sateliţi puţini şi asemănătoare lui Jupiter, cu densităţi mici, volume mari, rotaţii rapide şi cu mulţi sateliţi. P. cele mai strălucitoare ca Venus, Marte, Jupiter au fost folosite în navigaţia astronomică pentru determinarea punctului navei.



Planetele sistemului Solar.

PLANETĂ NAUTICĂ Planetă folosită în navigaţia astronomică, şi anume: Marte, Jupiter, Venus şi Saturn.

PLANISFERĂ Instrument de navigaţie care constă din două grile identice, în formă de disc, suprapuse; una din grile reprezintă sfera cerească în proiecţia pe orizont, iar cealaltă reprezintă sfera cerească în proiecţie pe meridianul observatorului. S-a folosit la rezolvarea problemelor auxiliare de astronomie nautică şi a problemelor de navigaţie ortodromică.

PLANŞĂ CU VELĂ Ambarcaţiune sportivă simplă, constând dintr-o scândură (acvaplan) propulsată cu ajutorul unei vele, folosită pentru surfing cu vele; *v.* windsurfing.

PLANŞETĂ DE MANEVRĂ Grafic compus din cercuri concentrice, ultimul fiind gradat de la 0 la 360°, şi un sistem de raze trasate din 10° în 10°; acest dispozitiv este folosit pentru rezolvarea problemelor de cinematică navală. P.d.M. este prevăzută cu mai multe scări şi cu o nomogramă pentru rezolvarea problemelor de timp, spaţiu şi viteză; *sin.* raportor-diagramă. La navele moderne este înlocuită de calculator.

PLANŞETĂ DE PORŢI ETANŞE Planşetă cu schema compartimentării navei, pe care sunt indicate porţile etanşe. În dreptul fiecărei porţi se află o gaură în care se introduce o fişă când poarta este închisă. În acest fel se poate ţine evidenţa porţilor etanşe deschise. În prezent situaţia porţilor etanşe se afişează pe planşetă printr-un sistem electronic.

PLANŞETĂ DE RADIOLOCAŢIE Grafic asemănător planşetei de manevră, dar mai simplu, care serveşte la evitarea navelor pe baza observaţiilor de radiolocaţie.

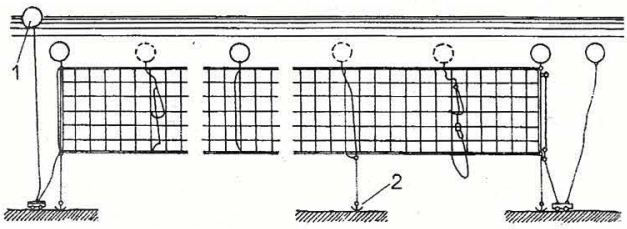
PLANŞETĂ DE VÂNT Aparat compus dintr-o planşetă cu mâner, deasupra căreia se află un disc transparent şi un grafic ce serveşte la deducerea vântului adevărat din vântul aparent şi invers.

PLANUL CAPACITĂŢII DE ÎNCĂRCARE Plan grafic cu secţiunea longitudinală diametrică a navei, cuprinzând profilul tuturor spaţiilor pentru mărfuri şi provizii, tancurilor de combustibil şi de apă. Stabileşte coordonatele centrului de greutate şi capacitatea fiecăruia dintre aceste spaţii, în vederea efectuării calculelor de stabilitate şi de asietă ale navei şi întocmirii planului de încărcare.

PLANUL CUPLELOR Plan de forme ale corpului navei care reprezintă conturul suprafeţei maestre şi contururile unor secţiuni transversale echidistante spre prova şi pupa, marcate pe planul longitudinal.

PLANUL PORTULUI Hartă marină întocmită la o scară mare (1 : 5 000 sau 1 : 10 000) pe care sunt reprezentate acvatoriul şi teritoriul portului, digurile, cheurile, molurile şi mijloacele de marcare a navigaţiei.

PLASĂ (pl. plăşi) ANTISUBMARINĂ Plasă din oţel, de regulă inoxidabilă, cu ochiuri de circa 4–5 m, destinată distrugerii submarinelor în imersiune. P.A. sunt susţinute în poziţie verticală de ancore şi flotoare înfăşurate în împletituri de cânepă. Unele P.A. sunt prevăzute cu sisteme de alarmare, altele cu încărcături explozive de cca 20 kg, care explodează în momentul când submarinul forţează obstacolul.



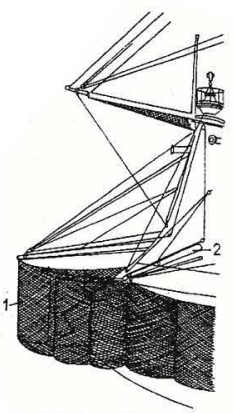
Plasă antisubmarină:
1 – geamandură; *2* – ancoră.

PLASĂ ANTITORPILE Plasă metalică, cu ochiuri de 30–40 cm, instalată pe şcondri, tangoane, geamanduri în jurul navelor în staţionare, pentru a le apăra împotriva torpilelor; *sin.*, *înv.* plasă Bullivant.

PLASĂ DE ABORDAJ *ist.* Plasă care se ridica în borduri şi pe dunetă pentru a apăra nava împotriva abordorilor.

PLASĂ DE ARBORADĂ Plasă întinsă între vergile unei nave în timpul exerciţiilor cu gabierii pe vergi pentru a împiedica căderea novicilor pe punte.

PLASĂ DE BALUSTRADĂ Plasă care dublează uneori balustrada.



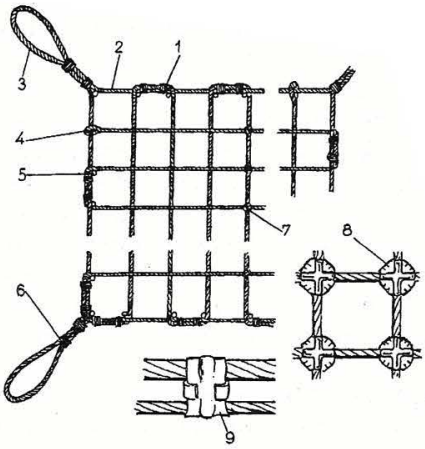
Plasă antitorpile:
1 – plasă antitorpile; *2* – tangon.

PLASĂ DE BASTINGAJ *ist.* Plasă care acoperă bastingajul.

PLASĂ DE BOCAPORT *MC* Plasă întinsă uneori peste muşama.

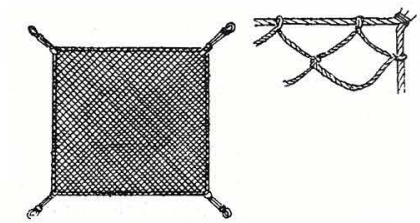
PLASĂ DE BOMPRES Plasă de siguranţă aşezată sub bompres.

PLASĂ DE ÎNCĂRCARE *MC* Plasă din sârmă sau din cânepă, folosită pentru încărcarea şi descărcarea mărfurilor.



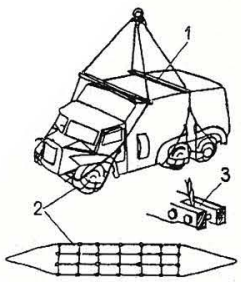
Plasă de încărcare:
1, 6 – legături; *2* – grandee; *3* – ochi moale; *4* – ochi matisit; *5* – cui; *7* – legătură sau strângătoare; *8* – strângătoare de plasă; *9* – strângătoare de margine.

PLASĂ DE PROVIZII Plasă de încărcare, folosită pentru provizii.

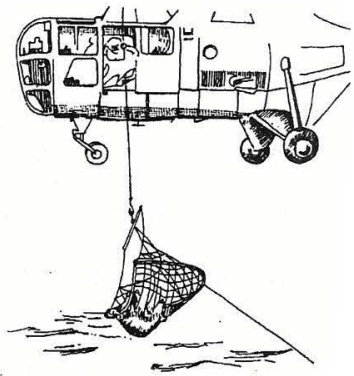


Plasă de provizii

PLASĂ DE ROATĂ Plasă la fiecare capăt al unui sapan cu patru braţe, în care se aşază roţile vehiculului ce urmează a fi încărcat/descărcat.



Plasă de roată:
1 – traversă; 2 – plasă de roată; 3 – crestătură



Plasă de salvare de elicopter

PLASĂ DE SALVARE Plasă prinsă cu o margine la bord, de cealaltă margine (care atârnă în apă) putându-se agăţa naufragiaţii. P.d.S. poate fi montată şi pe elicoptere.

PLASĂ DE SEMNALIZARE *înv.* Plasă asemănătoare plasei antisubmarine, având în locul încărcăturilor de exploziv geamanduri de semnalizare. Când submarinul intră în plasă, geamandurile de semnalizare declanşează un sistem electronic de alarmă, precum şi un sistem de alarmă vizuală.

PLASĂ-PARAPET Plasă de sârmă împletită în diagonală, care formează parapetul unora din punţile de o construcţie uşoară ale castelului central sau rufului, pe navele de pasageri.

PLASĂ-PUNGĂ *pesc.* Unealtă de pescuit compusă dintr-o plasă cu o lungime de 750–800 m şi cu o lăţime de 30–100 m, care se lansează în jurul unui banc de peşte; apoi, folosind cablul vegetal de la partea inferioară, denumit surmea, plasa se punguieşte şi se trage la navă. P.-P. se posădeşte la partea superioară pe un odgon cu plutitori, iar la cea inferioară pe camănă cu lest format din inele metalice prin care trece surmeaua. Este răspândită în toate zonele, fiind folosită la pescuitul scrumbiilor, hamsiilor, stavrizilor, heringilor etc. Printre pescarii din ţara noastră P. - P. de proporţii mai reduse este cunoscută sub denumirea de gâr-gâr sau alaman.

PLATA NUMAI ÎN CAZ DE SALVARE EFECTIVĂ (Nu salvezi, nu plătesc) *MC* Clauză întâlnită în marea majoritate a contractelor de salvare prin care se înţelege că salvatorii nu primesc remuneraţia de salvare şi nici cheltuielile ocazionate de încercarea de a salva decât dacă serviciile prestate de ei au dus la un rezultat util.

PLATA PILOTAJULUI REFUZAT *MC* Sumă ce trebuie plătită de o navă care a contramandat o manevră de port cerută anterior şi pentru care pilotul s-a prezentat la bord sau a fost ţinut „în aşteptare".

PLATĂ Ambarcaţiune mică cu fund plat, folosită în port pentru piturat, curăţat bordajul etc.

PLATĂ PENTRU MUNCA SPECIALĂ *MC* Plată specială pentru muncă deosebită de cea normală şi pentru care este necesară o îndemânare deosebită, efectuată de muncitorii portuari la cererea părţii interesate.

PLATFORMA BIGILOR Platformă metalică construită în jurul unui catarg sau a unor coloane cu bigi, la o înălţime convenabilă (2–2,5 m) pe care se instalează vinciurile de marfă ale bigilor prinse de coloana respectivă şi de unde se conduc, de regulă, operaţiile de manipulare a mărfurilor.

PLATFORMARE Mod de deplasare pe apă a ambarcaţiunilor fără deplasament, opus conturării, care constă în menţinerea poziţiei orizontale, indiferent de valuri.

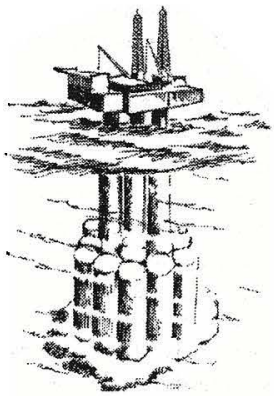
PLATFORMĂ *mil.* Loc destinat apuntării elicopterelor şi avioanelor cu decolare şi aterizare verticală.

PLATFORMĂ CONTINENTALĂ Zonă a fundului mării, puţin adâncă şi cu pantă lină, aflată în prelungirea continentului, care se termină brusc şi abrupt. Statele riverane au dreptul suveran şi exclusiv de a explora şi exploata P.C. fără a încălca regimul juridic al apelor şi al spaţiului aerian de deasupra acestora; *sin.* şelf.

PLATFORMĂ DE ABRAZIUNE Zonă cu fundul plan care se formează în lungul ţărmurilor marine sau lacustre ca rezultat al acţiunii distrugătoare a valurilor.

PLATFORMĂ DE CALĂ Podea improvizată din dulapi de brad, similară paiolului de magazie, cu rol de a proteja prin amortizare puntea dublului fund de eventuale avarii pe timpul operațiunilor de încărcare-descărcare.

PLATFORMĂ DE FORAJ MARIN Construcție plutitoare specială, destinată executării de foraje în mare, în limita platoului continental. Pe lângă instalația propriu zisă de foraj (similară cu cele terestre), platforma marină dispune de uzină electrică, ateliere, magazii și nu în ultimul rând de spații corespunzătoare de locuit pentru personalul de execuție. Pe platformă poate fi amenajat și un spațiu special pentru elicoptere, acostarea navelor etc. În țara noastră, prima P.d.F.M. denumită „Gloria", a fost construită în 1975 la SN Galați, iar în anul 1976 ea a fost remorcată și instalată în M. Neagră la cca 76 Mm E de C. Midia.



Platformă de foraj marin. (Variantă)

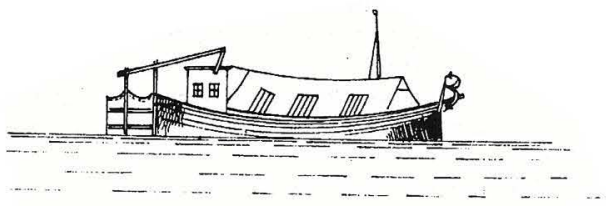
PLATOU BATTEMBERG *înv. v.* Battemberg.

PLATOU CONTINENTAL *v.* platformă continentală.

PLAUR Insuliță plutitoare, prinsă de mal, uneori cu o grosime de 0,5–1 m; este formată dintr-o împletitură de rizomi de stuf, ierburi, rădăcini etc. amestecate cu nămol. Se întâlnește în Delta Dunării, în ghioluri și lacuri, împiedicând adeseori accesul ambarcațiunilor pe canale; *sin.* (*în Muntenia*) cocioc.

PLAVIE Conglomerat de gunoaie, lemne, fragmente de plaur etc., adunate de apele curgătoare în timpul viiturilor.

PLETINĂ Navă de dimensiuni mici, cu capacele magaziilor înclinate ca acoperișurile caselor, folosită îndeosebi în trecut la transportul cerealelor pe râul Prut.



Pletină

PLIMBARE PE SCÂNDURĂ „Distracție" pirateresc în cursul căreia prizonierii, fiind legați la mâini și la ochi, erau siliți să meargă, împinși cu sabia, pe o scândură așezată travers (perpendicular) pe copastie, până ce cădeau în apă.

PLIMSOLL, cercul lui ~ *sin.* marcă de bord liber, marca lui P., semnul lui P.

PLIN 1. Cantitatea totală de provizii, combustibil etc., pe care o poate ambarca o navă. ◇ „A face P. de provizii, păcură etc.". A aduce la bord întreaga cantitate de provizii, de păcură etc.: „A face plinul" *arg.* A se sătura.

PLIN ȘI STRÂNS Strângând vântul, cu velele pline.

PLINĂ 1. *fl.* (*despre sondă*) Cu apă până la o gradație întreagă de pe sondă, de ex., „Tribord 6 picioare, P.", ceea ce înseamnă că adâncimea apei este exact de 6 picioare; *sin.* la semn. 2. (*despre velă*) Cu vântul bătând pe fața dispre pupa.

PLINĂ ȘI LA MARCĂ *MC* (*despre navă*) Complet încărcată și imersă până la marca de bord liber.

PLÂNGE (*despre macarale*) A scârțâi din cauza raiurilor neunse. Un bun marinar nu trebuie să lase macaralele „să plângă".

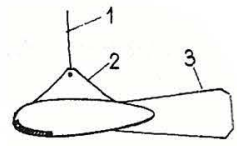
PLOIARCHOS Comandant de navă sau de grupare de nave (în Grecia Antică).

„PLONGEUR" Primul tip de submarin cu propulsie mecanică, realizat în Franța de constructorii Burgeois și Brun și experimentat cu succes în perioada 1863–1865, dând un puternic impuls construcției și perfecționării noului tip de navă. Caracteristici: L 42,5 m; B 6 m; D 3m; depl. în imersiune 300 t. Elicea era acționată de o mașină cu aer comprimat de 60 CP.

PLOȘNIȚĂ DE COPRA Insectă care se înmulțește foarte repede în caricurile de copra umedă, infectând hambarul. Din această cauză nava trebuie dezinfectată după ce a transportat un caric de copra.

PLUMB-PEȘTE Greutate de forma unui pește, folosită la sondele hidrografice.

PLOR 1. Grafic ținut, de regulă, pe o planșetă de manevră, în care se trec pozițiile și mișcările relative ale navelor întâlnite. Se ține la zi pentru a putea determina riscul de coliziune și posibilitatea executării manevrei de evitare. 2. Estimă ținută grafic pe o hartă-schelet.



Plumb-pește: *1* – saula sondei; *2* – labă de gâscă; *3* – cârmă.

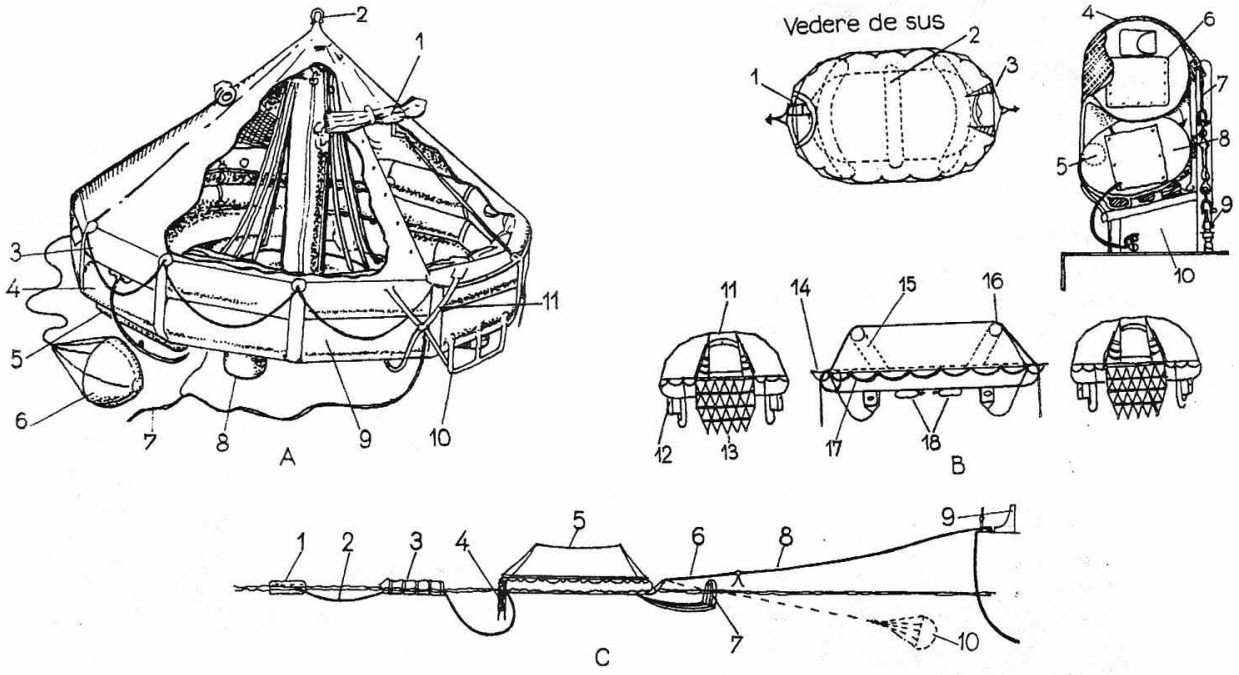
PLUMB 1. *sin.* sondă de mână. 2. Greutatea de plumb a unei sonde. 3. Lest pentru scafandru.

PLUTĂ 1. Mijloc arhaic de navigație alcătuit din trunchiuri de copac, grinzi sau bârne, butoaie etc., legate între ele cu chingi sau cu scoabe metalice, care servește la trecerea peste cursurile de apă a personalului și a unor categorii de tehnică de luptă; *v.* și Sal. **P. improvizată** P. făcută din școndri (scânduri sau alte obiecte plutitoare), legați cu parâme, constituind ultimul mijloc de salvare când nu există, în acest scop, bărci sau plute. 2. *ist.* Primul – și mii de ani singurul – mijloc de navigație, construit de om din trunchiuri de copac, trestie, papirus, bambus, stuf ș.a.

PLUTĂ DE SALVARE Mijloc colectiv de salvare, folosit încă în anii primului război mondial, constând dintr-un flotor de care se prinde, cu ajutorul unei plase o podea de lemn pentru naufragiați. P.d.S. moderne sunt pneumatice, constând dintr-un flotor circular de care este prinsă o podea, întărită cu o traversă și prevăzută cu un acoperiș susținut de o arcadă. Pentru umflarea acestor plute se utilizează butelii cu aer coprimat cu funcționare automată. În afară de aceasta, P. d. S. sunt echipate cu foale

pentru completarea aerului. Pe navele comerciale ele se lasă la apă cu o gruie specială. P.d.S. pot fi folosite și pentru transportul personalului între nave în mare.

PLUTĂ-FAR Plutitor mai mare decât o geamandură și mai mic decât o navă-far, fără echipaj, având un etanșare pe margine, prevăzută cu câteva mânere care acționează zăvoarele. Zăvoarele pot fi acționate



Plute de salvare:

A – plută circulară de salvare pentru nave comerciale: *1* – perdea exterioară; *2* – chei de ridicare; *3* – ține-te bine; *4* – baterie electrică activată cu apă de mare; *5* – instalație de umflare; *6* – ancoră plutitoare; *7* – remorcă; *8* – buzunar cu apă; *9* – tuburi pneumatice; *10* – scară; *11* – labă de gâscă de remorcă. *B* – plută de salvare pentru nave militare; *1* – prova; *2* – traversă; *3* – pupa; *4* – capot; *5* – butelie cu gaz; *6* – trusă de supraviețuire; *7* – barbetă; *8* – plută de salvare; *9* – dispozitiv hidrostatic de eliberare; *10* – cavalet; *11* – lumină; *12* – buzunar de apă; *13* – plasă de urcare; *14* – labă de gâscă; *15* – arcadă; *16* – lumină; *17* – ține-te bine; *18* – cilindri cu gaz. *C* – plută de salvare pentru nave militare (la apă): *1* – trusă de supraviețuire; *2, 6* – barbetă; *3* – valiză; *4* – plasă de urcare; *5* – plută; *7* – ancoră plutitoare înainte de tăierea barbetei; *8* – sârmă de acționare; *9* – cavalet pe punte; *10* – ancoră plutitoare după tăierea barbetei.

stâlp prevăzut cu o lanternă cu funcționare automată.

PLUTĂRIT Transportul plutelor pe un curs de apă.

PLUTITOR 1. În teoria navei, un corp de o formă oarecare ce plutește. 2. Instalație plutitoare, diferită de o navă.

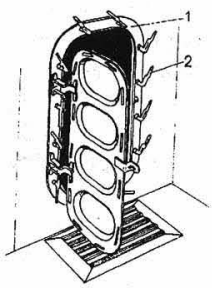
PNOM PENH Cap. Cambodgei (Kampuchiei), important port pe Fl. Mekong accesibil navelor maritime. Cca 630 mii loc. Pr. centru industrial și comercial. Ind. textilă, alimentară, a tutunului, montaj automobile. Traficul anual de mărfuri cca 500 mii t. Export: cauciuc, orez, lemn prețios, tutun; import: metale, utilaje, confecții. Șantier de reparații navale. Aeroport.

POARTA ALBĂ-MIDIA ~ NĂVODARI, Canalul ~ Ramură a canalului Dunăre–Marea Neagră. Are următoarele dimensiuni: lungime 28 km; lățime navigabilă 36,50 m; adâncime minimă 4,5 m; înălțimea maximă a podurilor de la nivelul apei 17 m.

POARTĂ ANTIFOC Ușă, de regulă glisantă, care împiedică propagarea incendiului pe navă.

POARTĂ DE DEBARCARE Sabord destinat ambarcării și debarcării de animale vii. Dimensiuni minime: înălțimea 1,68 m și lățimea 1,15 m.

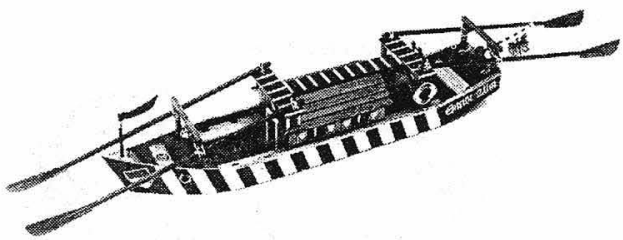
POARTĂ ETANȘĂ Ușă metalică cu o garnitură de și simultan cu ajutorul unei stele (unui volan) ce ocupă o poziție centrală pe ușă. Există, de asemenea, P.E. glisante și acționate mecanic sau comandate de la distanță.



Poartă etanșă:
1 – ramă; *2* – mâner.

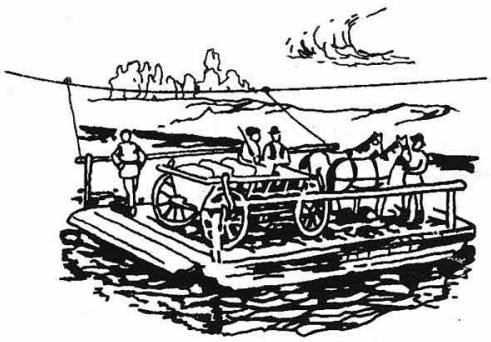
POD Construcție de artă (din piatră, beton, metal sau lemn) între două maluri ale unei ape. Este folosit de pietoni, vehicule, autovehicule și cale ferată. Podurile peste cursurile de apă navigabile trebuie să aibă înălțimea suficient de mare pentru a permite trecerea navelor și aparatelor plutitoare pe sub ele la cotele cele mai mari înregistrate ale apei. **P. de vase** (nave) sau poduri plutitoare: construcții pe pontoane, nave între malurile unei ape.

POD DE NAVIGAȚIE Luntre mare cu fundul plat, prevăzută cu rame-cârmă la prova și la pupa, fiind folosită pentru transportul de oameni, animale și marfă în aval pe cursurile mari de apă. De regulă era vândut la destinație ca material lemnos. P. d. N. germane au ajuns pe Dunărea de Jos la începutul sec. al XVIII-lea; *sin.* navrat.



Pod de navigaţie german din sec. al XVIII-lea (tip navrat).

POD UMBLĂTOR *ist.* Mijloc plutitor constând dintr-o platformă (carosabilă) montată pe două luntre mari şi late şi folosit în sec. XVII–XVIII pentru trecerea oamenilor, căruţelor şi vitelor de pe un mal pe altul al unui râu. P.U. este strămoşul bacurilor din zilele noastre; *v.* şi DUBAS.



Pod umblător

„POGORIA" Navă-şcoală velier de tip goeletă cu trei arbori sub pavilion polonez, construită în anul 1939 la şantierul naval din Gdansk. La puţin timp după lansare, începând din al doilea RM, nava părăseşte ţara şi navigă în lume solicitând adăpost în porturi ale statelor neutre. A primit găzduire în 15 porturi. După război revine în ţară unde îşi continuă misiunea de navă-şcoală. Caracteristici: deplasament 310 t; lungime 47 m; lăţime 8 m; pescaj 3,5 m; echipaj 50 oameni.

„PODGORIÇE" („Podgoriţa") *ist.* Canonieră fluvială cuirasată, turcă, construită în 1865 şi scufundată împreună cu alte nave lângă Calafat de către artileria Marinei Române în ziua de 7/19 nov. 1877. Caracteristici: depl. 330 t; dim. 31,5 × 7,6 × 1,9 m; 80 CP; art. II/150 mm, IV/76 mm.

POINTE NOIRE Port principal al Rep. Congo, situat la golful cu acelaşi nume din vestul ţării, la Oc. Atlantic. Este protejat de moluri şi spargevaluri. Intrarea în port se face printr-un şenal lat de 200 m între molul interior şi extremitatea spargevalului de V. Adâncimea în partea centrală a portului 12 m şi mai redusă în partea de S. Lungimea frontului de cheuri 3 km cu ad. până la 10 m, accesibil petrolierelor cu o capacitate de 32 mii t. Traficul de mărfuri se ridică la cca 6,5 mil t., din care 80% constitue minereuri, cherestea şi petrol. Şantierele de reparaţii dispun de cale de construcţii şi de lansare unde se pot executa reparaţii la nave de tonaj mediu.

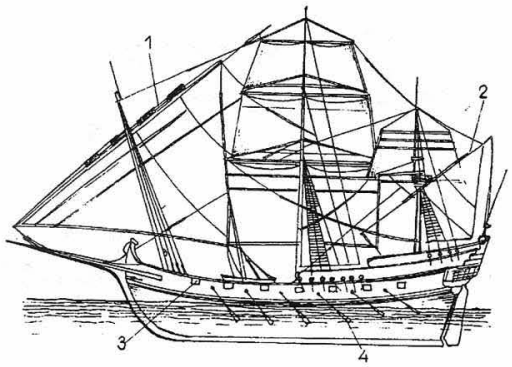
POL Punct în care axa lumii „înţeapă" sfera terestră sau cerească. Distingem: **P. Nord** şi **P. Sud** (P. aflat deasupra orizontului se numeşte **P. ridicat**, iar cel aflat sub orizont, **P. coborât**), **P. geomagnetic** şi **P. magnetic**; *v.* magnetism terestru.

POL FICTIV Punct în care axa cilindrului iniţial a unei proiecţii Mercator oblice „înţeapă" suprafaţa globului.

POL VIZIBIL Polul ceresc situat în emisfera vizibilă, adică la jumătatea sferei aflată deasupra orizontului.

POLA Oraş-port în NV Croaţiei la M. Adriatică. Cca 60 mii loc. Ind. textilă, alimentară, prelucrarea tutunului. Pescuit. Arsenal al Marinei Militare. Construcţii navale. Întemeiat în sec. I î.Hr. cu denumirea Pietas Julia. Monumente romane: Arenă, temple, teatre. Centru turistic.

POLACRĂ *ist.* Navă cu vele, folosită în M. Mediterană până la începutul sec. XIX pentru transport şi operaţiuni navale. P. de război erau dotate cu circa opt tunuri.



Polacră:
1 – antenă; *2* – radă latină; *3* – sabord de tun; *4* – ramă.

POLARĂ *v.* Polaris.

POLARIS **1.** Steaua nautică α Ursae Minoris (Carul mic, Ursa Mică), mărimea 2,12. **2.** Racheta din dotarea marinei S.U.A., care poate fi lansată de pe un submarin aflat în imersiune. Bătaia maximă a rachetei este de 2 500 Mm.

POLDER Nume dat în Olanda unei porţiuni joase de uscat, smulsă mării sau unui lac maritim prin îndiguire sau drenare şi dată în folosinţă pentru agricultură ş.a.

POLIERĂ *ist.* Navă antică având mai mult de trei rânduri de rame (ex.: pentera, navă cu cinci rânduri de rame). Potrivit vechilor texte greceşti, ar fi existat nave cu 5, 6, 7, 10, 13 şi chiar 16 rânduri de rame. Cercetările de până acum nu au putut confirma existenţa acestor nave. *sin.* poliremă.

POLIGON *mil.* Porţiune de uscat sau de mare destinată încercărilor şi probelor de verificare a diferitelor categorii de armament şi tehnică de luptă sau desfăşurării şedinţelor de pregătire de luptă.

POLINEZIA (*gr.* poly–mult, nesos–insulă) Grup mare de insule ale Oceaniei situat în partea centrală a Oc. Pacific, dispersate între 23°30′ lat. N – 28° lat. S şi 176° long. E –104°20′ long. V. Include: Arh. Hawaii (SUA), Ellice, Phoenix, Tonga (M. Britanie), Tokelau, Cook (Noua Zeelandă), Samoa de Vest (independentă din 1962), Samoa de Est (SUA), Line sau Sporade (SUA şi Anglia), Toubouai, Marchize, Ins. Societăţii. Touamotou (Franţa), Paştelui (Chile). Supr. totală cca 26 mii km²; cca un mil. locuitori. Climă ecuatorială şi tropicală oceanică. Ins. sunt în mare parte

vulcanice cu alt max. de 4202 m (Ins. Hawaii) şi parţial coraligene. Păduri tropicale şi savane. Expl. de minereuri. Culturi de cocotieri, banane, trestie de zahăr, ananas, taro, manioc. Pescuit. Cele mai importante oraşe-porturi: Honolulu (Ins. Hawaii), Papeete (Tahiti), Apia (Samoa de Vest), Pago-Pago (Samoa de Est). *ist.* Insulele au început să fie cunoscute europenilor din sec. XVI când navigatorul spaniol Mendana de Neira Alvaro a descoperit Ins. Ellice şi Marchize (1568).

POLINEZIA FRANCEZĂ Patru grupuri principale de insule: Toubouai, Marchize, Ins. Societăţii, Touamotou – posesiune franceză din Oc. Pacific cu o supr. totală de 4 mii km². Cca 100 mii loc. Centru adtiv: Papeete. Din 1958 au statut de teritoriu de peste mări al Franţei.

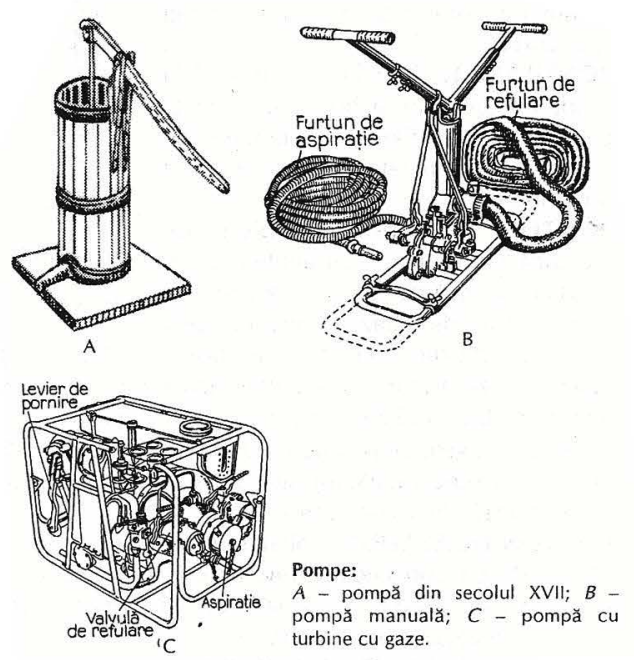
POLIŢĂ DE ASIGURARE MARITIMĂ *MC* Act emis de societatea de asigurare, constituind contractul prin care asiguratorul se obligă să despăgubească pe asigurat, contra unei prime de asigurare, în conformitate cu contractul de asigurare maritimă. **Poliţă de asigurare a unei nave în construcţie** Poliţă ce asigură riscurile unei nave de la punerea chilei şi până la predarea ei către proprietar. De regulă, această asigurare este efectuată de ŞN constructor. **Poliţă de corp** Poliţă de asigurare maritimă în care obiectul asigurării este corpul navei, inclusiv maşinile principale şi auxiliare, căldările, aparatele de forţă, combustibilul, armamentul, echipamentul etc. **Poliţă de port** Poliţa de asigurare maritimă prin care se acoperă riscurile unei nave pe durata staţionării ei într-un anumit port. La plecarea navei în voiaj, efectul poliţei de port încetează. **Poliţă mixtă** Poliţă de asigurare maritimă prin care nava este asigurată pentru călătoriile ce le efectuează de la un anumit loc la altul pe o anumită durată. În asemenea caz, poliţa este „pe voiaj şi timp". **Poliţă nominală.** Poliţa de asigurare maritimă, în care este înscris numele navei cu care se efectuează transportul mărfurilor, spre deosebire de poliţa flotantă prin care asigurarea este efectuată fără a se arăta numele navei, acesta urmând a se face ulterior.

POLLUX Steaua nautică β Geminorum (Gemenii), mărimea 1,2.

POLUARE MARINĂ Contaminarea apei de mare cu produse petroliere, substanţe radioactive, ape uzate etc., care pun în pericol flora şi fauna marină. Convenţia internaţională pentru prevenirea poluării marine prescrie măsurile de combatere a acesteia.

POMPARE Variaţii frecvente ale înălţimii coloanei barometrului cu mercur.

POMPĂ Aparat de forţă, acţionat manual sau mecanic, care, la nave, serveşte la deplasarea fluidelor în diferite scopuri. **P. de balast** P. pentru evacuarea apei de balast. **P. de barcă de salvare** P. pentru evacuarea apei din bărcile de salvare. **P. de golire** Pe petroliere, P. servind la golirea ultimelor reziduri din tancurile de marfă, pe care nu le pot goli P. de încărcare. **P. de incendiu** P. manuală, cu motor sau cu turbină, folosită pentru stingerea incendiilor. **P. de salvare** P. din dotarea navelor de salvare, folosită pentru scoaterea apei dintr-un compartiment inundat. **P. de santină** P. pentru evacuarea apei din santină. **P. de scafandru** P. pentru alimentarea cu aer a scafandrilor.



Pompe: *A* – pompă din secolul XVII; *B* – pompă manuală; *C* – pompă cu turbine cu gaze.

POMPĂ DE ÎNCĂRCARE Pompă cu abur de tip duplex folosită pe navele petroliere pentru încărcarea sau descărcarea produselor petroliere sau uleiurilor. Are un debit de 400–500 t/h şi presiune de 7 kg/cm². Instalaţia permite încărcarea sau descărcarea simultană a diferitelor tancuri fără a risca amestecul produselor.

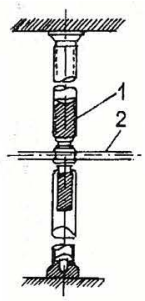
POMUTZ, George (1818–1882) Românul ardelean George Pomuţ (căruia americanii i-au scris numele cu Tz) s-a pregătit ca ofiţer în Austria şi Franţa. După revoluţia din 1848 a plecat în SUA şi a participat la războiul civil din 1861–1865 alături de forţele nordiste, fiind avansat la gradul de general de brigadă. În anii 1866–1876 a fost consul general al SUA la Sankt Peterburg, unde a făcut mari servicii americanilor în achiziţionarea pen. Alaska de la guvernul ţarist. Pe timpul celui de al doilea RM, numele de „George Pomutz" a fost dat unei nave de tip „Liberty" a flotei de război americane; *v.* „George Pomutz".

PONTAJUL MĂRFURILOR *MC* Numărarea pachetelor, sacilor, baloturilor etc. la încărcarea şi descărcarea mărfurilor. Această operaţiune se efectuează la bord în prezenţa talimanului (pontatorul navei), epistatului (pontatorul încărcătorului) şi ofiţerului de serviciu al navei, întocmindu-se o fişă de pontaj.

PONTATOR *MC*, *v.* taliman, epistat.

PONTIL 1. Stâlp vertical ce susţine o punte pe navă sau bancul unei bărci; *v. fig.* osatură şi barcă. 2. Şcondru sau ghilă care serveşte la proptirea caricului la bord sau a unei nave pe doc; *sin.* puntal. 3. Şcondru folosit la întărirea pereţilor etanşi în caz de

gaură de apă. P. este confecţionat fie din bucăţi îmbinate, pentru a coincide cu dimensiunile compartimentului, fie din două bucăţi filetate în interior şi legate printr-un ax comun cu ajutorul căruia se poate lungi sau scurta.



Pontil de întărire: *1* – filet; *2* – bară de manevră.

PONTILARE 1. Operaţiune constând în proptirea caricului la bord sau a navei pe doc; *sin.* puntalare. **2.** Operaţiune de întărire a unui perete etanş cu ajutorul unui pontil.

PONTON 1. Construcţie plutitoare metalică sau de lemn, cu puntea plană, folosită la încărcarea sau descărcarea navelor care, din cauza adâncimii apei, nu pot acosta direct la cheu; se plasează între cheu şi navă spre a-i asigura prin largare adâncimea necesară acostării. Este utilizat îndeosebi la fluviu., la care acostează navele de pasageri sau alte tipuri de nave. **2.** Navă veche dezarmată, folosită ca depozit de materiale sau cazarmă plutitoare, dormitor.

PONTON DE ABATERE *v.* abatere în carenă.

PONTON DE ARBORARE *înv.* Ponton prevăzut cu o capră fixă sau cu o altă instalaţie de ridicare ce servea la manevra catargelor la arborare.

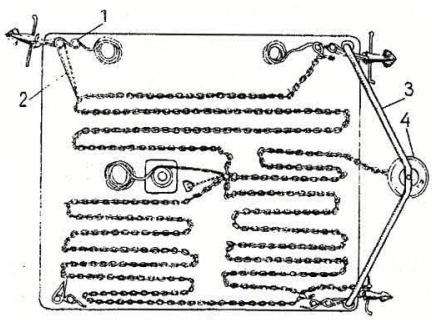
PONTON DE PUS GEAMANDURI Ponton prevăzut cu o bigă sau cu o capră, cu ajutorul căruia se pun geamandurile de legare.

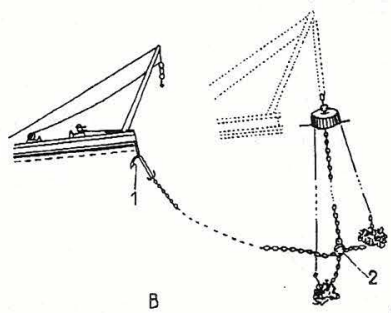
PONTUS EUXINUS *ist.* (*gr. ant.* Pontos Euxeinos – „mare ospitalieră") Numele dat în antichitate M. Negre de către navigatorii greci şi romani.

POPA, Constantin (1933–2000 n. Godeni, Dolj) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1955 şi al Facultăţii de hidrografie din Leningrad. A îndeplinit funcţiile: şef al secţiei topografie în cadrul Direcţiei Hidrografice Maritime (1977–1990); profesor asociat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân" (1990–1998). A activat în paralel şi ca redactor-şef al revistei „Marea noastră". În activitatea sa a elaborat 15 cărţi de specialitate şi peste 60 studii tehnice.

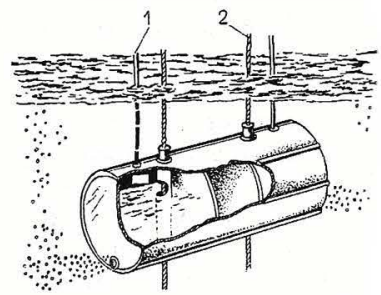
POPESCU, Filaret (1926–2005 n. Tereblecea, Rădăuţi) Comandor (r). Absolvent al Şcolii Militare şi al cursurilor Academiei Militare fac. Marină (1951–1953). Încadrat în diferite funcţii la Baza Navală Mangalia şi Constanţa (1958–1964). Din oct. 1964 şeful Muzeului Marinei Militare pe care-l organizează alături de Cdr. Nicolaescu Dan şi este inaugurat în oct. 1965 la Mangalia. Continuă activitatea în cadrul Muzeului (mutat la Constanţa sub denumirea de „Muzeul Marinei Române") până în 1982 când se pensionează.

POPESCU, Ion-John (1920–1995 n. Alunişu, Olt) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1942. În al doilea RM a îndeplinit serviciul de front la Detaşamentul Maritim Liman (Bugaz–Cetatea Albă) în perioada 1942–1944, iar apoi pe Ds. „Regina Maria". Observator naval la Flotila de Hidroaviaţie Mamaia (1944). În 1945 participă la operaţiunile de dragaj în cadrul Flotilei de dragaj fluvial. Urmează Şcoala de Aplicaţie a Marinei (1945–1946). Ca veteran de război a lăsat memorii despre campaniile la care a participat.





Ponton de pus geamanduri:
A – ponton de pus geamanduri (vedere de sus): *1* – babale; *2* – parâmă de filare; *3* – capră; *4* – geamandură. *B* – punerea unui geamanduri: *1* – ancoră cu un braţ; *2* – inel central.



Ponton de ranfluare (cilindru de ranfluare):
1 – tubulatură de aer comprimat; *2* – sârmă trecută pe sub epavă.

PONTON DE RANFLUARE/RIDICARE Cilindru metalic folosit la ranfluarea (ridicarea) navelor scufundate. În acest scop pontonul se umple cu apă şi se scufundă în ambele borduri ale navei, pe sub care au fost trecute în prealabil parâme sau chingi din oţel, prinse în nişte canale ale cilindrilor. Ca urmare a golirii apei din cilindri cu ajutorul aerului comprimat, aceştia capătă flotabilitate pozitivă, ridicând astfel epava.

PONTON DORMITOR Navă fără propulsie, destinată cazării personalului (20–40 de locuri) în punctele de lucru din deltă şi apele interioare; *sin.* bac-dormitor.

PONTONIER Marinar care ajută la efectuarea manevrei de plecare şi de sosire a navelor ce acostează la ponton.

POPESCU, St. Petre (Deveselu) (1901–1985 n. Deveselu, Olt) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale Constanţa promoţia 1923, cu gradul de SLt şi a Şcolii de Aplicaţie a Marinei (1926). Ambarcat cu diferite funcţii pe nave din Divizia de mare. Absolvent al Şcolii Superioare de Război (1937). Ofiţer cu o bogată cultură profesională şi generală, bun cunoscător al istoriei navale, a fost numit director de studii al Şcolii Navale (1938–1941). În al doilea RM a îndeplinit funcţia de şef de Stat Major al Forţei Navale Maritime (1941–1942). Numit aghiotant al mareşalului I. Antonescu, a exercitat această funcţie până la armistiţiu (1944). Trecut în rezervă cu gradul de CptCdr. (1946) a lucrat ca

topometru participând între altele la regularizarea cursului R. Dâmboviţa de la Bucureşti la vărsare.

POPOVĂŢ, Pavel (1863–1932 n. Pătroaia, Dâmboviţa) Comandor. Absolvent al Şcolii Militare de Infanterie şi cavalerie de la Iaşi, cu gradul de Slt. (1883), după care a fost repartizat la Corpul Flotilei, unde asigură diferite funcţii între care profesor la Şcoala Copiilor de Marină, ofiţer secund pe bricul „Mircea" (I) unde se confruntă cu teribila furtună din M. Neagră (1888) din care nava iese învingătoare. Între 1894–1898 participă direct la lucrări hidrografice care i-au servit la elaborarea unor studii valoroase în domeniu. Comandant al bricului „Mircea" (1897–1898). În 1898 este detaşat la marina Comercială şi numit subdirector al primei instituţii de navigaţie maritimă SMR iar în 1908 preia direcţia instituţiei unde a lucrat timp de 15 ani până în 1924 când a demisionat şi s-a pensionat fiind marcat de învinuirile nedrepte legate de un incendiu izbucnit la bordul pasagerului „Dacia" în Constanţa. A efectuat studii şi cercetări asupra propulsiei cu reacţie directă în domeniul navigaţiei maritime şi aeriene, elaborând cu trei ani înaintea lui Henri Coandă, un sistem teoretic şi practic, de reacţie directă aplicabil la orice mediu fluid, fiind recunoscut ca un eminent om de ştiinţă.

PORA, Constantin (n. 1940 Constanţa) Comandor. Absolvent al Şcolii Superioare de Marină promoţia 1960. Între 1960–1969 este numit în diferite funcţii la bordul navelor Marinei Militare. Absolvent al Academiei Militare. Între 1971–1987 lector la Academia Militară, facultatea de marină. În perioada 1987–1990 este şef de stat-major şi ulterior, comandant al Institulului de marină „Mircea cel Bătrân", apoi şef al Direcţiei Hidrografice Maritime. În rezervă din 1995. Autor al unor lucrări cu tematică marină.

PORA, Eugen (n. 1909 Rupea, Braşov) Biolog, specialist în fiziologia animală comparată. Cercetări privind influenţa factorilor de mediu asupra proceselor fiziologice din organismul unor animale. Participant la expediţia oceanografică internaţională desfăşurată în 1962 în oceanele Indian şi Pacific sub egida Academiei de Ştiinţe a URSS cu nava de cercetare „Viteaz". Cercetările efectuate timp de cinci luni, au adus contribuţii noi şi valoroase la dezvoltarea oceanografiei româneşti. A publicat lucrarea: **Cinci luni în oceanul Indian** (1966).

PORCALA-UDD Principala BMM a Finlandei, situată pe peninsula cu acelaşi nume, la M. Baltică. Rada BMM este bine apărată de vânturi şi valuri şi are ad. de 14–26 m. Două pase de acces în bază permit intrarea navelor cu un pescaj de până la 7,5 m. Lung. frontului de cheuri 1,4 km cu ad. până la 8 m.

POROROCA (Pororoga, în limba *tupi* a triburilor băştinaşe – apă bubuitoare) Val de maree care înaintează împotriva curentului de la vărsarea Fl. Amazon în amonte, pe sute de km, cu viteza de 5–5,7 m/s. Are aspectul unui val înalt de 5 m cu frontul de înaintare abrupt şi care în deplasarea sa produce un vuet puternic ce se aude de la o distanţă de 5--10 km şi provoacă mari distrugeri pe maluri.

PORT Loc protejat natural sau artificial împotriva valurilor, vânturilor, curenţilor, gheţurilor etc.; amenajat la malul unei ape, P. permite staţionarea în siguranţă a navelor, asigură traficul de mărfuri şi de pasageri, executarea reparaţiilor etc. Elementele de bază ale P. sunt apele portuare (căile de acces, radele, bazinele interioare) şi partea de uscat (amenajată cu dane de acostare, instalaţii de încărcare/descărcare a navelor, depozite, linii de CF, ateliere de reparaţii, şantiere etc.). Importanţa unui P. este dată de mărimea sa (lungimea frontului de acostare), de gradul de mecanizare etc. **P. ales** *MC* P. convenabil din punctul de vedere al autonomiei navei, buncherajului, reparaţiilor, adâncimilor, posibilităţilor de operare etc., se alege atunci când voiajul este condiţionat de exploatarea cât mai judicioasă a navei **P. comercial** P. amenajat pentru deservirea navelor comerciale **P. de ataş** *sin.* P. de înmatriculare. **P. de înmatriculare** P. în care este înregistrată o navă comercială; este înscris pe tablou, sub numele navei: *sin.* P. de ataş. **P. de maree** P. care comunică nemijlocit cu marea şi în care nivelul apei urmăreşte nivelul mareei. Unele P.d.M. sunt accesibile navelor mari numai la mareea înaltă.**P. de pescuit** P. folosit mai ales de navele sau de ambarcaţiunile de pescuit, fiind amenajat pentru descărcarea peştelui, aprovizionarea cu combustibil şi materiale necesare pescuitului, hale frigorifice, ateliere etc. **P. de refugiu** P. în care navele intră din cauza avariilor suferite sau a timpului rău. **P. de taifun** P. în care navele se adăpostesc împotriva taifunurilor. P.d.T sunt trecute în cărţile-pilot. **P. deschs** *DM* Port în care accesul navelor străine este liber. **P. industrial** P. administrat de o întreprindere care primeşte şi expediază diferite materiale sau produse. **P. militar** P. destinat navelor de luptă care, spre deosebire de P. comercial, dispune de o radă întinsă, folosită pentru ancoraj, exerciţii şi alte activităţi, precum şi de şantiere, bazine de reparaţii, depozite, cazărmi pentru echipaje etc. Fiind şi baze pentru mari unităţi şi unităţi de nave, P.M. sunt apărate dinspre mare, iar uneori şi dinspre uscat împotriva inamicului probabil. **P. secundar** P. pentru care înălţimea şi ora mareei sunt cele ale unui P. standard. **P. standard** P. pentru care ora şi înălţimea mareei sunt date în tablele de maree. **P. de yachting** P. folosit în principal de ambarcaţiunile sportive.

PORTANT Suport fixat la exteriorul schifului, pe care se sprijină rama; *v.* schif.

PORT-ARTHUR (*chin.* Lüshun) Port şi BMM a Rep. Populare Chineze situat la M. Galbenă în extremitatea de SV a Pen. Liaodong ce desparte G. Bohai de G. Coreei. Cca 1 mil. loc. Centru industrial şi de pescuit. *ist.* Punct favorabil staţionării navelor, a fost amenajat în 1880 de către China ca port militar. În timpul războiului chino-japonez (1894–1895) a fost ocupat de trupele japoneze, dar sub presiunea Germaniei, Franţei şi Rusiei a fost redat Chinei. În 1898, în baza unei convenţii, a fost arendat pentru 25 de ani Rusiei ţariste care şi-a creat o bază militară întărită cu trupe de uscat, nave de luptă şi artilerie. La 27 ian. (9 febr.) 1904, flota japoneză a atacat prin surprindere escadra rusă staţionată în rada exterioară a portului, scoţând

din luptă două cuirasate şi un crucişător. Atacul a marcat începutul războiului ruso-japonez (1904–1905). Viceamiralul S. O. Makarov, trimis la P.A. să restabilească situaţia, şi-a pierdut viaţa pe cuirasatul „Petropavlovsk" cu care ieşise în mare şi care a sărit în aer pe o mină. Profitând de slăbirea flotei ruse, japonezii au debarcat pe Pen. Liaodong şi au atacat fortăreaţa P.-A. pe care au cucerit-o după 329 zile de asediu; *v.* şi Tsushima.

PORT-AU-PRINCE Cel mai important port comercial al Rep. Haiti. Este aşezat într-un bazin portuar în g. cu acelaşi nume la Str. Windward care face legătura între M. Caraibilor şi Oc. Atlantic. Cca 300 mii loc. Export: zahăr, rom, tutun. Ateliere de reparaţii nave. Aeroport. Traficul anual cca 300 mii t.

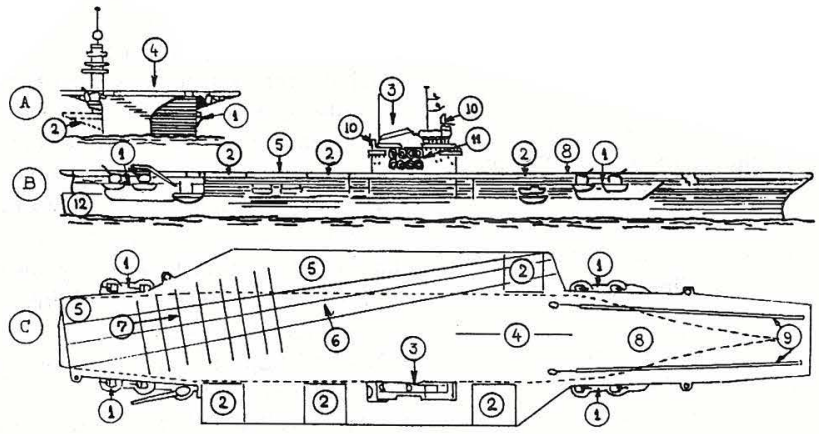
PORTAVION *mil.* Navă militară a cărei armă principală o constituie avioanele şi elicopterele bazate pe aceasta. P. intră în compunerea marilor unităţi de nave de luptă sau a convoaielor. Aviaţia bazată pe P. execută atacuri asupra grupărilor de nave şi obiectivelor inamice de pe litoral, participă la apărarea antiaeriană şi antisubmarină a grupărilor de nave şi a convoaielor etc. Cele dintâi P. au început să fie construite către sfârşitul primului război mondial. În funcţie de destinaţie, P. se clasifică în **P. grele (de luptă), P. uşoare, P. de escortă, P. antisubmarine** ş.a. Caracteristici: depl. 9 000–75 000 t; vit. 33–35 Nd; lungimea punţii de zbor 160–320 m; lăţimea punţii de zbor 24–40 m; pot lua la bord între 20 şi 150 de avioane sau elicoptere. P. sunt prevăzute cu catapulte şi instalaţii de frânare a avioanelor la apuntare, ascensoare pentru coborârea şi ridicarea avioanelor de lansare a rachetelor tip navă-aer. Cuirasa în borduri are o grosime de 76–114 mm. La unele P. puntea de zbor este dispusă sub un anumit unghi în raport cu planul diametral al navei (punte oblică), mărind astfel lungimea acesteia şi posibilităţile de manevră ale avioanelor purtate.

PORTAVOCE Tub acustic ce leagă două compartimente ale navei. La gura fiecărei P. se află un dop cu fluier. Uneori fluierul este dublat cu o sonerie. Dacă în compartiment se află mai multe P., fiecare sonerie are un ton diferit pentru a evita confuziile. Pe navele moderne P. dublează, de regulă, celelalte feluri de legături. Au fost folosite pentru prima dată în 1781 pe nava de linie engleză „Formidable", fiind confecţionate din plumb.

PORTBÁNDULĂ Dispozitiv de aruncare (batere) a bandulei.

PORTBARJE Navă modernă destinată transportului barjelor cu marfă, care în intervalul de timp dintre două treceri prin acelaşi punct sunt descărcate şi reîncărcate pentru o nouă destinaţie. Acest sistem (folosit de navele de tip: Bacat, Lash, Seabee etc.) prezintă avantajul că nu necesită dană de încărcare/descărcare, întrucât barjele sunt lăsate la apă şi apoi remorcate până în punctele de destinaţie. Caracteristicile navei portbarje: tonaj 26 000-35 000 tdw;dim. 250–280 x 30–32 x 10–12 m; vit. 18–24 Nd: capacitate 73–83 barje sau 1 500–1 700 de containere. Pentru manevrarea barjelor, nava este prevăzută cu instalaţii de ridicare/coborâre de 500–2 000 tf. Caracteristicile barjei: tonaj 380–1000 tdw; dim. 18,75 x 9,50 x 2,61 m.

PORTCONTAINER Navă special destinată pentru transportul mărfurilor în containere, având dispozitivele



Schema de principiu a unui portavion de tip comun (pentru avioane cu decolare/apuntare clasică):
A – vedere din prova; *B* – vedere din tribord; *C* – vedere de sus: *1* – consolă/platformă în afara bordajului pentru tunuri AA cu tragere rapidă; *2* – ascensor/elevator/lift pentru avioane; *3* – suprastructură (sau „insulă"); *4* – punte de decolare/apuntare (sau punte de zbor); *5* – zonă de apuntare (pe puntea oblică/unghiulată); *6* – pistă de apuntare (poate servi şi la decolare); *7* – sandouri (pentru frânarea avioanelor la apuntare); *8* – zonă de decolare (cu ajutorul catapultelor); *9* – catapultă (pentru decolarea avioanelor); *10* – antenele staţiilor de radio şi radiolocaţie; *11* – plute de salvare; *12* – bolta pupei.

din hangarele de sub punte, ateliere de reparaţii ş.a. La tribord există o suprastructură îngustă (insulă) unde se află comanda, staţiile radio şi de radio-locaţie, coşurile de la maşini, trombele de ventilaţie etc. Armamentul este constituit din IX–XVIII tunuri universale de 114–127 mm, XL tunuri de 76 mm şi un mare număr de tunuri automate de 40–57 mm, rampe necesare amărării acestora. Cea mai mare parte a containerelor se încarcă în magaziile navei compartimentate corespunzător, iar cca 1/3 pe punte. Pcont. moderne pot lua la bord 3000–3500 de containere. au o capacitate de 60 mii tdw; dim. 200 x 30 x 10 m: putere instalată 46 mii KW şi vit. 26–33 Nd. În timp de război Pcont. poate fi reamenajat ca purtător de avioane

PAVILIOANELE STATELOR LUMII

Afganistan

Africa de Sud

Albania

Algeria

Andora

Angola

Antigua și Barbuda

Arabia Saudită

Argentina

Armenia

Australia

Azerbaidjan

Bahamas

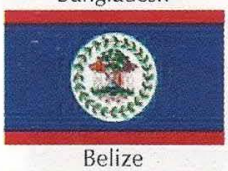
Bahrein

Bangladesh

Barbados

Belarus

Belgia


Belize

Benin

Bhutan

Birmania

Bolivia

Bosnia Herțegovina

Botswana

Brazilia

Brunei

Bulgaria

Burkina Fasso

Burundi

Camerun

Cambodgia

Canada

Capul Verde

Cehia

Republica Centrafricană

Chile

China

Ciad

Cipru

Coasta de Fildeș

Columbia

Comore

Congo

Coreea de Sud

Coreea de Nord

Costa Rica

Croația

Cuba

Danemarca

Djibuti

Dominica

Rep. Dominicană

Ecuador

Egipt

El Salvador

Elveția

Emiratele Arabe Unite

Estonia

Etiopia

Fiji

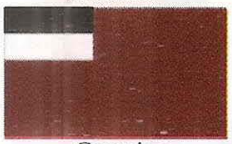
Filipine

Finlanda

Franța

Gabon

Gambia


Georgia

Germania

Ghana

Grecia

Grenada

Guatemala

Guinea

Guinea-Bissau

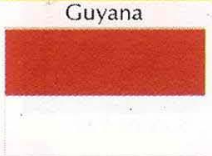
Guineea Ecuatorială

Guyana

Haiti

Honduras

India


Indonezia

Iordania

Iran

Irak

Irlanda

Islanda

Israel

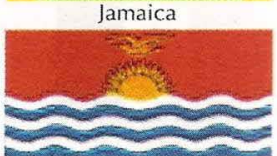
Italia

Jamaica

Japonia

Kazahstan

Kenya


Kiribati

Kuweit

Kârgâstan

Laos

Lesotho

Letonia

Liban

Liberia

Libia

Liechenstein

Lituania

Luxemburg

Macedonia

Madagascar

Malawi

Malaysia

Maldive

Mali

Malta

Marea Britanie

Maroc

Mauritania

Mauritius

Mexic

Micronesia

Moldova

Monaco

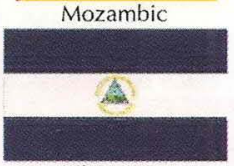
Mongolia

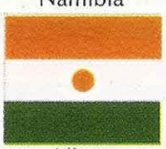
Mozambic

Namibia

Nautu

Nepal


Nicaragua


Niger

Nigeria

Norvegia

Noua Zeelandă

Olanda

Oman

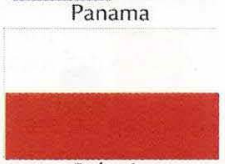
Pakistan

Panama

Papua Noua Guinee

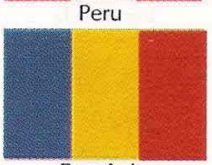
Paraguay

Peru


Polonia

Portugalia

Quatar


România

Rwanda

Rusia

Salvador

Samoa

San Marino

Saô Tomé și Principe

Saint Vincent și Grenadine

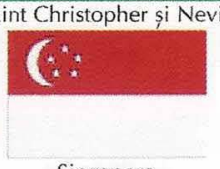
Santa Lucia

Saint Christopher și Nevis

Senegal

Seycheles

Siera Leone


Singapore

Siria

Slovenia

Solomon

Somalia

Spania

Sri Lanka

Statele Unite ale Americii

Sudan

Suedia

Surinam

Swaziland

Tadjikistan

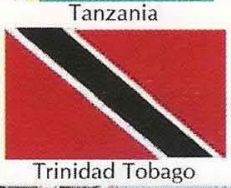
Taivan

Tanzania

Thailanda

Togo

Tonga


Trinidad Tobago

Tunisia

Turcia

Turkmenistan

Tuvalu

Ucraina

Uganda

Ungaria

Uruguay

Uzbekistan

Vanuatu

Vatican

Venezuela

Vietnam

Yemen

Zair

Zambia

Zimbabwe

cu decolare şi aterizare pe verticală sau ca portelicopter.

PORT-DARWIN Oraş-port în N Australiei la ţărmul G. Timor. Centru ad-tiv al „Teritoriului de Nord". Important punct comercial. Export: minereu de cositor, sidef. Pescuit. Aeroport internaţional. Bază militară. Fondat în 1872 ca staţie telegrafică. Poartă numele savantului englez Charles Darwin.

PORT DE ÎNREGISTRARE *sin.* port de înmatriculare, port de ataş (*v.* port).

PORTELICE Suport al arborelui portelice.

PORTELICOPTER *mil.* Navă purtătoare de elicoptere. Pel. intră în compunerea grupărilor de nave de luptă şi a convoaielor. Elicopterele sunt întrebuinţate pentru căutarea şi distrugerea submarinelor inamice, precum şi pentru îndeplinirea altor misiuni. Caracteristici: depl. 25 000 t; dim 200 x 20 m; vit. 26 Nd; capacitate cca 50 elicoptere; tunuri: IV x 100 mm AA, rachete navă-aer.

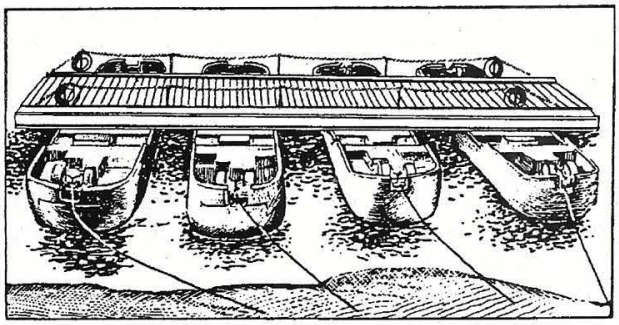
PORT ELIZABETH Oraş şi important port în S Rep. Africa de Sud, la ţărmul G. Algoa din Oc. Indian. Cca 290 mii loc. Centru industrial şi comercial: ind. chimică, constr. de automobile, ind. alimentară. Export: minereuri, lână, cereale, fructe.

PORTFURCHET Suportul furchetului.

PORT GENTIL Oraş-port în Gabon (Africa Fcuatorială) situat în G. Guineii la vărsarea Fl. Ogoue în Oc. Atlantic. Cca 30 mii loc. Traficul anual de mărfuri cca 1 mil. t. Export: lemn, petrol, boabe cacao, peşte. Aeroport.

PORT HEDLAND Port important pe ţărmul de NV al Australiei. Principalele instalaţii portuare se află într-o baie protejată unde navele pot intra printr-un canal cu lăţimea de 224 m şi 12,8 m adâncime. Lungimea frontului de cheuri 2 km cu ad. de 11–17 m. Portul este specializat în exportul de minereu de fier care se ridică la cca 40 mil. t/an; este utilat cu macarale gigant cu o productivitate totală de 12 mii t/h. Spaţiile de depozitare au o suprafaţă de 2,2 mii m². Capacitatea de reparaţie a navelor este redusă.

PORTIŢĂ Mijloc plutitor format din mai multe **pontoane** peste care se fixează o platformă şi care serveşte la trecerea peste apele interioare. Există **portiţe de transport** (adică un fel de **bacuri** folosite pentru transbordarea de pe un mal pe altul a vehiculelor, materialelor etc.) şi **portiţe de pod**, care se cuplează pentru realizarea unui **pod plutitor**. Pentru deplasarea pe apă, portiţele folosesc şalupe de remorcare sau împingere, însă pot fi şi **autopropulsate**, în care caz sunt prevăzute cu motoare exterioare sau se alcătuiesc din **autoamfibii** de construcţie specială.



Portiţă

PORTLAND Oraş în NV SUA (Statul Oregon) şi important port aşezat în apropierea estuarului Fl. Columbia. Cca 850 mii loc. Important centru industrial: metalurgia aluminiului, ind. de prelucrare a lemnului, sticlărie, textilă, constr. de avioane, utilaje electrotehnice, construcţii navale. Traficul anual de mărfuri cca 13,5 mil. t. Aeroport.

PORT LIBER *DM* Port, oraş sau o întreagă zonă, separate de teritoriul vamal al ţării, în limitele cărora se admit importul şi exportul liber, fără vămuire, al mărfurilor străine. Limitele acestuia sunt stabilite de statul căruia îi aparţine sau prin convenţii internaţionale.

PORT LOUIS Oraş-port, cap. statului Mauritius. Este situat într-o baie naturală în NV Ins. Mauritius la Oc. Indian. Mare producător şi exportator de zahăr şi tutun. Import: prod. petroliere, maşini şi utilaje; export: zahăr, rom, melasă. *ist.* Centru ad-tiv al coloniei britanice Mauritius din 1814. A devenit capitala statului Mauritius în 1968. Până la deschiderea Canalului de Suez, important centru comercial din Oc. Indian.

PORT MORESBY Oraş-port în Papua – Noua Guinee la M. Coralilor din Oc. Pacific. Centru Ad-tiv al terit. australian Papua, Cca 50 mii loc. Centru industrial: prod. de ciment, zahăr, textile, nave de mic tonaj. Import: utilaje industriale, prod. petroliere, prod. alimentare. Export: zahăr, cacao, copra, ulei de cocos, tutun.

PORTO (Douro Litoral) Oraş-port în N Portugaliei pe Fl. Douro la 5 km de vărsarea sa în Oc. Atlantic. Cca 340 mii loc. Unul din cele mai importante porturi ale ţării. Centru industrial: ind. constructoare de maşini, de prelucrare a petrolului, alimentară. Import: maşini, echipament industrial, prod. de larg consum; export: renumitele vinuri porto, plută şi produse din plută, utilaje de transport, prod. chimice. Aeroport.

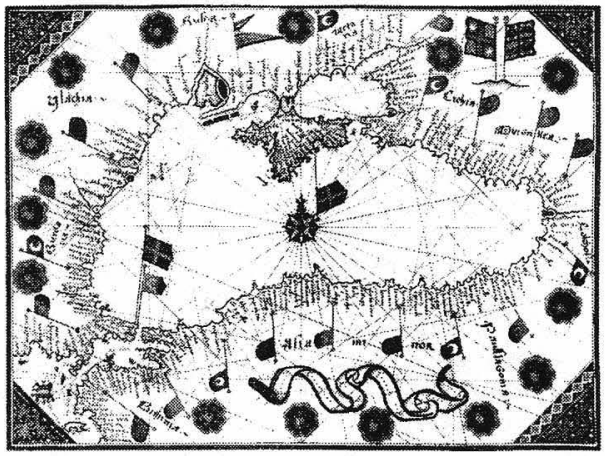
PORTO ALEGRE (*port.* Portul vesel). Oraş-port în S Braziliei, situat pe ţărmul lagunei cu apă dulce Patus la Oc. Atlantic. Cca 900 mii loc. Centru ad-tiv al statului Rio Grande do Sul. Important centru industrial şi comercial al ţării: ind. alimentară, de prelucrare a lânii, a lemnului, a tutunului, chimică. Import: maşini, echipament electric, prod. chimice; export: cacao, lemn, tutun, min. de fier, orez, yerba mate (plantă din care se prepară ceai). Aeroport.

PORTO-FRANCO *înv. v.* port liber.

PORT OF SPAIN Principalul oraş şi port al statului Trinidad Tobago. Este situat pe ţărmul de N al Ins. Trinidad la Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Mari întreprinderi pentru prelucrarea petrolului local şi importat din Venezuela. Import: maşini, utilaje, echipament de transport, prod. de larg consum; export: prod. petroliere, chimice, cafea, cacao, zahăr. Aeroport.

PORTOLAN (*it.* Portolano, de la porto – bazin portuar) **1.** Hartă desenată pe pergament şi care s-a păstrat până în zilele noastre, folosită în navigaţia maritimă în sec. XIII–XVI. A fost întocmită iniţial în oraşele italiene (Veneţia, Genova), în Catalonia şi Ins. Baleare pentru M. Mediterană şi M Neagră, iar mai târziu pentru Oc. Atlantic şi alte zone. P. aveau conturul ţărmurilor trasat destul de precis pentru acele vremuri în comparaţie cu

hărțile mai vechi și abundau în detalii care interesau pe navigatori. Părțile interioare ale uscatului erau de obicei goale. Când au început călătoriile în America, India și în jurul Lumii (sfârșitul sec. XV–XVI) au fost întocmite hărți cu rețeaua de meridiane și paralele care ține seama de sfericitatea Pământului. *sin.* Portulan. 2. Publicație-ghid destinată navigatorilor care conține date geografice, economice, de navigație etc. privitoare la o anumită regiune; *v.* carte pilot.



Portolanul M. Negre (Giorgio Calapoda, 1552)

PORT SAID (Bür Sa'id) Oraș-port al Rep. Arabe Egipt la M. Mediterană situat la intrarea dinspre N în Canalul Suez. Cca 300 mii loc. Portul este apărat dispre mare de două moluri cu lung. de 3 700 și respectiv 2 500 m. Supr. acvatoriului portului 11 km². Lung. canalului de acces 9,5 km, lățimea: 270–555 m, adâncimea asigură trecerea nacelor oceanice cu un pescaj de 11,3 m. Lungimea frontului de cheuri 19 km cu ad. de cca 14 m. Traficul anual de mărfuri cca 3,5 mil. t. Este unul din marile porturi de tranzit din lume, care asigură transbordarea mărfurilor din India, Australia și țările Orientului Îndepărtat. Șantierele navale dispun de 1 doc uscat, 2 docuri plutitoare și mai multe cale cu care se asigură reparația navelor militare și a navelor civile de mare tonaj.

PORT SART Platformă de dimensiuni mici ce iese în afara bordurilor navei, mărind deschiderea sarturilor; *v. fig.* navă de 74 și lanțuri.

PORTSMOUTH Port SUA situat la G. Chesapeake din Oc. Atlantic. Lung. frontului de cheuri 3 km, cu ad. până la 11,2 m. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. În partea de N a portului se află șantierul naval al Marinei Militare specializat în reparații.

PORTSMOUTH Port al Marii Britanii situat la Marea Mânecii în partea de E a Str. Solent ce desparte Ins. Wight de țărmul Angliei. Cca 300 mii loc. Supr. acvatoriului 215 km² și cuprinde rada cu ad. între 13–22 m și baia Portsmouth Harbour care pătrunde în țărmul de N al Str. Solent pe o distanță de 7,4 km. Baia comunică cu rada printr-o pasă ad. de 10 m. Baia și rada, la mareea sizigiilor (4 m), este accesibilă pentru toate categoriile de nave, iar la mareea cuadraturilor (3,2 m) pot avea acces navele cu un pescaj de 9 m. Arsenalul marinei. Șantierele navele dispun de 3 docuri-bazine cu ecluze, 1 doc plutitor, 7 cale, 15 docuri uscate, care asigură reparația tuturor claselor de nave. Traficul portului cca 22 mil. t. În zona portului se află o importantă bază aeriană.

PORT SUDAN Oraș-port în NE Rep. Sudan la G. Cassala din M. Roșie. Principalul port al țării. Cca 80 mii loc. Ind. textilă, extracția sării din apa de mare. Export: bumbac, piei de animale, arahide, gumă arabică. Șantier de reparații navale.

PORTUGHEZĂ *sin.* legătură portugheză.

PORȚILE DE FIER Sector din cursul superior al Dunării cuprins între Orșova și Drobeta-Turnu Severin la trecerea între M-ții Carpați și Balcani. Zonă îngustă (150 m lățime, 20 m ad.) cu praguri și repezișuri în dreptul localității Vârciorova, ocolită printr-un canal navigabil pe terit. Serbiei. Aici s-a construit un nod hidroenergetic și de navigație printr-o colaborare între România și Serbia. Hidrocentrala produce anual peste 10 miliarde de KW h.

POSĂDIRE *pesc.* Operațiune de prindere a ochiurilor plasei traulului, pânzei etc. de parâmele care formează scheletul acestora.

POSEIDON 1. În mitologia greacă, Zeul mării și protectorul navigatorilor. 2. Tip de rachetă din dotarea marinei militare a SUA. Bătaia rachetei este de 500 Mm.

POST 1. Loc ocupat de un membru al echipajului într-o anumită situație: P. de abandonare, P. de avarie, P. de barcă, P. de curățenie, P. de gaură de apă, P. de incendiu, P. de luptă, P. de manevră, P. de salut etc. 2. Loc în care trebuie să se găsească un anumit obiect, de ex., un stingător, un ghiordel etc. 3. Loc ocupat de o navă în formație, definit prin relevment și distanță, în raport cu nava-comandant sau cu nava directoare. 4. Loc de staționare la ancoră într-o radă deschisă, pentru navele ce sosesc și așteaptă rândul la danele de operare din port.

POST CENTRAL *mil.* 1. Compartiment pe navele de luptă mari, în care se află punctul de comandă de rezervă și centrala de transmisiuni. 2. Postul de comandă al unui submarin.

POST DE LUPTĂ *mil.* Loc încadrat cu unul sau mai mulți marinari conduși de un ofițer, un maistru sau un gradat, în care aceștia execută misiuni de luptă. P.d.L. sunt organizate la tunuri, mitraliere, mașini, timonă, stația radio, precum și în alte locuri de pe navă, în care se consideră necesară prezența oamenilor în timpul luptei. P.d.L. sunt stabilite prin rolul de luptă, în funcție de mărimea și de tipul navei.

POST DE OBSERVARE Post la uscat, din care se execută observarea mării în scopuri militare și se semnalează naufragiile, navele aflate în pericol etc. P.d.O. sunt deservite în unele țări de marina militară, iar în altele, de paza coastelor.

POSTOLI, Nicolae (n. 1946 Pecineaga, Constanța) Contraamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1968 și al Academiei de Înalte Studii Militare. A îndeplinit funcții la bordul navelor Marinei Militare și în comandamentul Flotei Maritime. Absol-

vent al Colegiului Național de Apărare (1994). Comandant al Flotei Maritime.

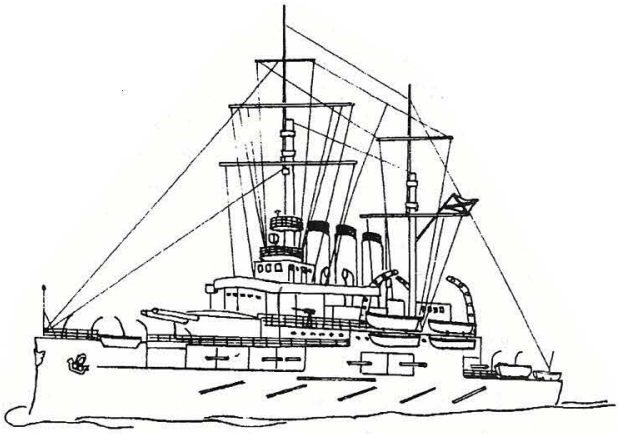
POȘĂ Flotor de trestie, folosit de pescari pentru susținerea sculelor de pescuit.

POȘETĂ *fam.* Apărătoare de bordaj (în barcă).

POȘTAL *sin.* pasager (2).

POTCOAVĂ Piesă în formă de U, fixată pe ghiu, la care se prind școtele acestuia.

„POTEMKIN" („Prințul Potemkin de Taurida") Navă de linie construită în 1904, aparținând flotei ruse din M. Neagră, pe care a avut loc, între 14 și 24 iunie 1905, o răscoală a marinarilor împotriva puterii țariste, marcând un eveniment de seamă în prima revoluție rusă (1905–1907). Lipsită de combustibil, alimente și apă, nava a intrat în portul Constanța, unde s-a predat, fiind apoi restituită guvernului țarist, în timp ce membrii echipajului au primit dreptul de azil politic în România.



„Potemkin"

POTOMAC Fluviu în NE SUA. Lung. 780 km (incl. estuarul fluviului). Izv. din M-ții Apalași, străbate câmpia litorală Atlantică și se varsă în G. Chesapeake din Oc. Atlantic printr-un lung estuar. Navigabil până la Washington. De la Washington la Cumberland paralel cu fl. s-a construit un canal navigabil.

POZIȚIE Locul unei nave pe suprafața mării; *v.* și punct.

PRACTICĂ MARINĂREASCĂ Denumire dată unui ansamblu de activități executate la bordul navei de către echipajul de punte și anume: conducerea ambarcațiunilor, manipularea palancurilor, guvernarea, ancorarea și remorcajul, executarea sondajelor, semnalizarea ș.a.

PRAG 1. (*fl.*) Porțiune de roci tari aflate la adâncime mică pe traseul unei ape curgătoare, formând căderi și repezișuri care împiedică regularitatea cursului acesteia. Se întâlnesc în locurile unde lanțurile muntoase traversează râul (fluviul), unde au loc acumulări de bolovăniș ș.a. P. poate avea o lungime de zeci de m și chiar cca 1 km. P. se întâlnesc în numeroase fluvii și râuri de pe glob. Ele împiedică serios navigația și plutăritul și necesită lucrări de regularizare a cursului apei. 2. Creastă prin care un bazin parțial închis este separat de mare sau de un alt bazin. 3. Piesă din lemn așezată pe gabie, pe care se reazemă atârnătoarea vergii. 4. Marginea inferioară a unui sabord, pe care se reazemă capacul acestuia.

PRAG DE ECLUZĂ (PRAG DE DOC USCAT) Perete de construcție artificială, la intrarea într-o ecluză sau într-un doc uscat. Înălțimea pragului în raport cu nivelul zero al hărții se comunică prin cărți pilot și avize pentru navigatori.

PRĂJINĂ DE ULAJ Riglă din lemn sau limbă gradată, având o traversă la gradația zero, cu ajutorul căreia se măsoară ulajul; *sin.* teu de ulaj, spadă de ulaj.

PREDUCEA Sculă de forma unui dorn, gol în interior, cu margini ascuțite, servind la executarea găurilor în pânza de vele.

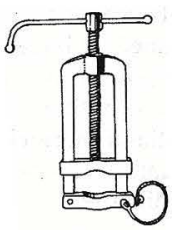
PREFACE 1. A îndepărta macaralele unui palanc, aflate în poziția macara la macara, pentru a-l putea folosi din nou. 2. A interveni la virarea palancului unei bărci, evitând încurcarea curentului. 3. A reașeza o voltă la baba după recuperarea burții unei parâme.

PRELATĂ Bucată de pânză de vele ce se întinde pe punte pe timpul executării unor lucrări (*a nu se confunda cu capotul și mușamaua*).

PRESA DE MARINĂ Mijloc de informare a opiniei publice și a marinarilor asupra tuturor domeniilor de activitate legate de marină. Pentru a se face cunoscute și a promova cultura marinărească și interesele legate de dezvoltarea marinei naționale, flotele militară și civilă și-au înființat propriile organe de presă conținând materiale referitoare la navigație, marinărie, construcții navale, activități portuare, transporturi navale, istorie navală, doctrină militară, sporturi nautice, proză și poezii cu specific marinăresc ș.a. Printre cele mai cunoscute publicații românești de marină se numără: **„Marina, ziar al Marinei militare, comerciale și de plăcere"** apărută la 3 aug. 1897, la Constanța, dar care și-a încheiat activitatea la București după 17 numere, ultimul său titlu fiind **„Revista Marinei"**. O activitate restrânsă a avut și **„Revista maritimă"** apărută în 1900 (colectivul de redactare: CptCdr. Eustațiu Sebastian, Cpt. Demetriade Petru, Ing. Ionescu George, Slt. Eugeniu Botez (Jean Bart) ș.a.; a apărut până în feb. 1901. Locul ei a fost luat de **„Buletinul Armatei și Marinei"** (1904–1913). A urmat **„Revista marină"** (cu supliment în 1. franceză **„La Revue Marine"**) publicată mai întâi la Galați (1912–1913) și apoi la Brăila (1913–1914). Între 1923–1926 marina militară a publicat **„Anuarul Marinei"**, apoi **„Buletimul Marinei"** (1925–1931), reapărut în 1946 și continuat și în prezent sub denumirea de **„Buletinul Marinei Militare"** având un caracter intern. În nov. 1931 a apărut la București **„România Maritimă și Fluvială"** sub egida Ligii Navale (Redactori: Cdr. Eugeniu Botez (Jean Bart), Cdr. Aurel Negulescu (Moș Delamare) și cunoscutul pictor marinist Dimitrie Știubei; în 1934 își schimbă denumirea în **„Marea Noastră"**. Revista a avut și un supliment **„Marea Noastră pentru Tineret"**, ambele continuând să apară până în 1950 când LNR și-a întrerupt activitatea. În 1934 Asociația maritimă „Orizontul" editează revista **„Orizonturi Maritime"** care se adresează personalului din Marina comercială. Apare până în 1936. (reapare în 1937 sub titlul **„Glasul Marinei"**). În perioada interbelică apar o serie de reviste în Școlile Marinei: **„Metacentru"** (În Școala specială a Marinei – 1920),

„**Sifleea**" (Şcoala Navală – 1921), „**Spre larg**" (Şcoala Marinei – 1943). În 1945 a apărut ziarul „**Marina Nouă**" sub îndrumarea Secţiei politice a Marinei Militare, care din 1954 a devenit „**Flota Patriei**" şi a continuat să apară până în anul 1982, având ca redactori de-a lungul anilor pe Col. dr. Ion Aramă, Cdr. Ilie Manole, Cdr. Nicolae Petrescu, Vasile Iordache. În şcolile marinei apar: „**Orizonturi Marine**" (Şcoala militară de ofiţeri „Mircea cel Bătrân", 1969–1989), „**Catarge la Orizont**", Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza", (1980). O susţinută activitate de popularizarea a marinei desfăşoară revista „**Modelism**" (denumită ulterior „Modelism Internaţional") redactor Cristian Crăciunoiu. După 1990 presa de marină s-a îmbogăţit cu noi apariţii: „**Marina Română**" revistă editată de Statul Major al Forţelor Navale. În 1991 apare la Constanţa publicaţia Ligii Navale Române „**Marea Noastră**" (serie nouă), iar în 1997 sub egida filialei Bucureşti a LNR „**Marea Noastră pentru Tineret**" (din 2003 şi-a schmbat numele în „**România maritimă şi Fluvială–Magazin**". În 1996 apare periodicul „**Timona**" editat la Constanţa de Liga Maiştrilor militari de marină, iar Buletinul Filatelic „**Marina**" şi-a continuat activitatea în 1997. Din oct. 2003 apare la Galaţi „**Actualitatea pe Dunăre**" patronată de Asociaţia armatorilor şi Liga Navigatorilor. Presa românească de marină a înregistrat un deosebit progres prin publicarea (începând din aug. 2000) a revistei „**Yacht Magazin**" o revistă editată de Yacht Club Regal Român. De o înaltă apreciere se bucură în România publicaţiile de marină cu tradiţie din străinătate cum sunt: „**Rivista Maritima**" (Italia), **Jane's Fighting Ships** (Marea Britanie) „**Morskoi Sbornik**" (Rusia), „**U.S. Naval Institute Proceedings**" (SUA) şi alte publicaţii de marină.

PRESĂ, sistem ~ *ist.* Sistem de recrutare forţată a marinarilor comerciali în serviciul marinei militare, folosit pe vremea navelor cu vele; *sin.* prindere cu arcanul.


Presă de sart

PRESĂ DE SART Instrument ce serveşte la formarea ochilor la parâmele metalice.

PRESETUPĂ Garnitură de etanşare a corpului navei în locul în care iese axul elicei; *sin.* presgarnitură.

„**PREUSSEN**" Velier cu cinci arbori şi faruri pătrate construit în anul 1902 în şantierele navale din Hamburg – Germania, destinat transportului de mărfuri la distanţe mari. În anul 1910, navigând pe ceaţă pe Canalul Mânecii, a intrat în coliziune cu nava poştală britanică „Bringhton" şi s-a scufundat. Caracteristici: depl. 8 000 t; dim. 144,75 × 16,3 × 8,90; echipaj 46 oameni.

PRIMĂ DE PRIZĂ *MC* Recompensă acordată de guvernul unui stat, în timp de război, echipajelor navelor militare sau civile pentru capturarea, distrugerea sau scufundarea unei nave inamice.

PRIMĂ PENTRU SALVARE Sumă destinată premierii echipajului care a concurat la salvarea unei nave aflate în pericol.

PRIMĂ PENTRU SCURTAREA STALIILOR Sumă plătită de armator navlositorului, în baza contractului de transport, pentru încărcarea/descărcarea navei într-un timp mai scurt decât cel prevăzut de normele de încărcare/descărcare aflate în vigoare; *sin.* Dispatch.

PRIMUL VERTICAL Cercul mare care trece prin poli şi prin punctele cardinale Est şi Vest. Este împărţit de verticala locului în două semicercuri; primul vertical estic şi primul vertical vestic.

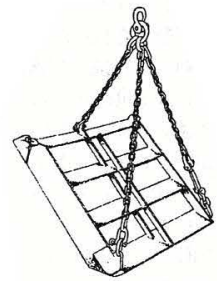
„**PRINCIPELE CAROL**" *ist.* Pasager fluvial aparţinând NFR (constr. în 1895 la Turnu-Severin), rechiziţionat în 1916 împreună cu 6 şlepuri pentru Marina Militară. Amenajate corespunzător, au format „Spitalul Naval" intrând în compunerea Flotilei de Operaţiuni pe care au însoţit-o în toate campaniile efectuate în perioada primului RM (1916–1918). Comandantul spitalului a fost Cpt. dr (r) Herter Regnault. Caracteristici: Capacit. de transport 500 oameni; dim. 69,50 x 7,90 x 1,80 m; propulsia 800 CP, vit. 38 km/h.

„**PRINCIPELE MIHAI**" *ist.* Navă fluvială de pasageri (constr. 1923, 700 CP, 2 elici) rechiziţionată în anul 1940 de statul-major al Diviziei de Dunăre şi amenajată ca navă-spital. A fost bazată aproape pe întreaga perioadă a ostilităţilor la mila 13 pe canalul Sulina. Şef al spitalului a fost Mr. dr. Bălăşel Constantin (oftamolog). Nava a fost cedată URSS prin prevederile Convenţiei de armistiţiu.

PRINDE VÂNT (*despre velă sau navă*) A simţi efectul vântului.

PRINŢUL EDUARD (Prince Edward Island) Ins. în G. Sf. Laurenţiu la Oc. Atlantic, formând o provincie canadiană cu acelaşi nume. Supr. 5,7 mii km²; cca 110 mii loc. Expl. forestiere, culturi de cereale, cartofi, creşterea vitelor, pescuit. Centru ad-tiv: Charlottetown.

PRIPON Sculă de pescuit, asemănătoare paragatului, folosită pe Dunăre pentru prinderea crapului şi a somnului. Mai multe pripoane formează un dalian, care este folosit la ciovrântie.


Prismă divergentă

PRISMĂ DIVERGENTĂ Corp prismatic ţinut de o labă de gâscă din lanţ şi folosit împreună cu un flotor (purcel) pentru a da o evitare permanentă navelor remorcate. P.D. serveşte şi pentru a da înclinare braţelor de dragă.

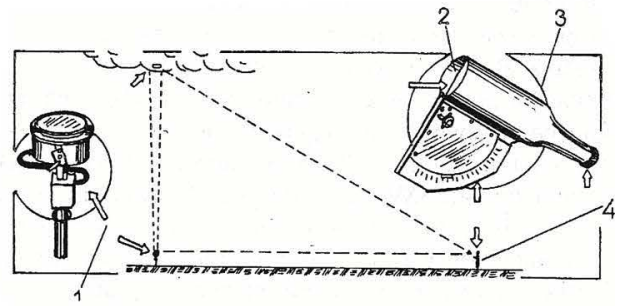
PRISMĂ KOSS Prismă pentagonală montată pe un sextant, care permite măsurarea depresiunii orizontului şi refracţiei terestre.

PRISMĂ WOLLASTON Prismă birefrigerentă folosită la unele sextante pentru executarea de observaţii pe timpul nopţii. P.W. dublează imaginea astrului, iar pentru a lua o înălţime este suficient a aduce orizontul între cele două imagini.

PRIVAL Canal natural puţin adânc, din zonele inundabile de la Dunăre care leagă un lac sau o baltă de un curs de apă; *v.* gârlă.

PRIVILEGIUL PAVILIONULUI *MC* Tratament diferenţiat în privinţa navlosirilor, operaţiunilor portuare, taxelor etc. acordat navelor unui anumite ţări, în

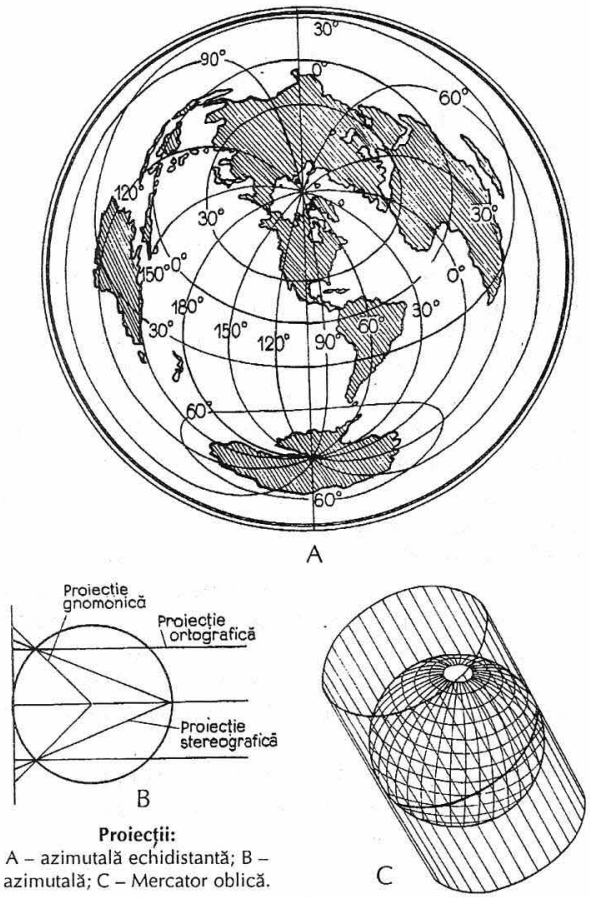
anumite porturi sau pe anumite linii de navigație.
PRIZĂ Navă militară sau comercială capturată de la inamic. De regulă, pavilionul captorului se pune deasupra pavilionului țării de origine a P. Legalitatea capturării se stabilește de o instanță specială, denumită Curtea de P. Nu sunt supuse P. maritime navele mici pescărești, navele de cercetări științifice ș.a. **P. bună** Captură validată de Curtea de P.
PRIZĂ DE FUND *sin.* valvulă de fund.
PROBĂ DE FUND Cantitate de material adus de pe fundul mării cu ajutorul unui dispozitiv special pentru a se stabili natura geologică a acestuia. P.d.F. este necesară navelor pentru a cunoaște dacă fundul este bun de ancoraj, în scopuri științifice, pentru prospecțiuni etc.
PROBĂ DE RECEPȚIE Verificarea tehnică a funcționării instalațiilor, aparatelor și mecanismelor de bord pe timpul inspecției inițiale, inspecțiilor anuale și periodice, inspecțiilor ocazionale sau la ieșirea navei din reparații. Proba se execută după normele și sub supravegherea Registrului Maritim.
PROBĂ DE STABILITATE Probă practică prin care se determină înălțimea centrului de greutate deasupra chilei și înălțimea metacentrică. Constă din înclinarea navei sub acțiunea unui moment de înclinare produs prin mutarea unei greutăți de la bord în plan transversal. În cadrul probei se determină unghiul de înclinare și înălțimea metacentrică.
PROBĂ HIDROSTATICĂ Probă de etanșeitate a compartimentelor navei destinate pentru încărcare de lichide, efectuată prin introducerea în spațiul respectiv a unei cantități de apă al cărui nivel trebuie să ajungă fie până la linia de plutire maximă, fie până la 2/3 din înălțimea navei măsurată de la chilă până la linia de supraimersiune.
PROBĂ PRIN JET DE APĂ Metodă de verificare a etanșeității bordajului, punților și pereților despărțitori ai navei executată printr-un jet puternic de apă. Jetul se aplică la îmbinări (sudură sau nituire) cu o presiune de aproximativ 5 kg/cm² sau cu o presiune egală cu aceea care s-ar exercita pe unitatea de suprafață a peretelui, la înălțimea respectivă, în cazul inundării complete a compartimentului ori în cazul afundării navei până la linia de supraimersiune.
PROBE DE CHEU Prima serie de probe tehnice de recepție ale unei nave noi sau ieșită din reparație. Se execută cu nava legată la cheu, în prezența comisiei de recepție, în urma probelor de șantier și după un program detaliat și un regulament întocmit de comisie pe baza caietului de sarcini.
PROBE DE MARE Serie de probe practice principale, pentru recepția unei nave ieșite din construcție sau reparație capitală. Se desfășoară după un program special, întocmit de constructor și beneficiar, cu avizul societății de clasificare. Au loc după probele de șantier și probele de cheu și au ca scop principal determinarea caracteristicilor de exploatare.
PROBE DE ȘANTIER Serie de verificări executate de șantierul constructor asupra funcționării mașinilor, instalațiilor și aparaturii unei nave, după terminarea construcției sau a reparațiilor și înaintea probelor de recepție oficiale. Constă din probe de cheu și probe de marș.
PROBELĂ **1.** Navă cu propulsie mecanică (*termen folosit pe Dunărea Maritimă*). **2.** *înv.* Navă cu vapori.
PROCEDURĂ Ansamblul operațiunilor necesare luării contactului optic sau radio în vederea transmiterii unui semnal, unei radiograme etc.
PROCYON Steaua nautică α Canis Minoris (Câinele mic), mărimea 0,5; în greacă „Înaintea câinelui" (răsare înaintea lui Sirius – steaua câinelui).
PRODROMI Vânturi slabe de Nord care bat în M. Egee, precedând Meltemul.
PRODUSE ALBE-CURATE *MC* Produse petroliere ca: benzinele petrolul lampant, motorinele, uleiurile lubrifiante.
PRODUSE MURDARE-NEGRE *MC* Produse petroliere ca: țițeiul, păcura, motorinele grele, uleiurile minerale grele, creozotul.
PROGNOZĂ (a vremii) Prevederea timpului într-o regiune și într-un anumit interval de timp pe baza analizării științifice a fenomenelor meteorologice și a interacțiunii atmosferei cu învelișul solid și lichid al Pământului. Poate fi de scurtă durată (12–48 ore), de durată medie (2–20 zile) și de lungă durată (o lună, un sezon, un an). pentru navigatori, cea mai uzitată este prognoza de scurtă durată. Ea este transmisă de diferite stații radio costiere, după un anumit program și pe anumite frecvențe.
PROGRAM LA SAC Program administrativ de întreținere a efectelor personale de către marinari.
PROIECTOR *mil.* Dispozitiv alimentat de la o sursă puternică de energie electrică, servind la iluminarea



Proiector de nori:
1 – proiector; *2* – reticul; *3* – înclinometru; *4* – observator

țintelor pe timpul tragerilor de noapte, tragerilor antiaeriene etc. În prezent a ieșit din uz, ca urmare a folosirii radiolocației, proiectilelor de iluminare și rachetelor. **P. de barcă de salvare** P. de cel puțin 80 w cu ajutorul căruia poate fi iluminat timp de 6 ore, din care cel puțin 3 ore fără întrerupere, un obiect cu lățimea de cca 180 m, aflat la distanța de 180 m. **P. de nori** P. ce servește la iluminarea norilor pentru a determina plafonul. **P. de semnale** P. de dimensiuni mici, fix sau portativ, servind la transmiterea de semnale Morse. **P. de Suez** P. dublu, folosit pentru iluminarea ambelor maluri ale unui canal (Suez).
PROIECȚIE Metodă cartografică de reprezentare pe un plan a suprafeței globului sau a unei părți a acestuia;

sin. proiecție cartografică. **P. azimutală** P. la care punctele de pe glob sunt proiectate direct pe un plan. P. gnomonică, stereografică și ortografică sunt P.A.; *sin.* P. zenitală. **P. azimutală echidistantă** P. neperspectivă, conformă în punctul central și echidistantă de la acest punct. Se folosește luând ca centru o bază navală, un aerod srom sau o stație radio, de la care se pot măsura distanțele și relevmentele. **P. ortomorfică** P. la care formele sunt respectate, adică scara este constantă de-a lungul unei direcții. P. Mercator este practic ortomorfică pe suprafețe mici. P. **ortografică** P. perspectivă la care ochiul observatorului se află la infinit, iar planul de proiecție este perpendicular pe dreapta ce unește ochiul observatorului și centrul Pământului. **P. cilindrică** P. perspectivă la care suprafața globului este proiectată pe un cilindru. **P. conformă** P. la care unghiurile de pe glob sunt reprezentate în mărime adevărată. **P. conică** P. perspectivă la care suprafața de proiecție este un con tangent sau secant la glob. P. conică Lamberi P. perspectivă cu con secant la glob. Este conformă și reprezintă ortodroma ca o dreptă. Permite determinarea directă a drumului și a distanței ortodromice, fiind practic echidistantă. Începe să fie folosită în navigația pe ortodromă în locul hărții gnomonice. **P. echivalentă** P. la care ariile de pe glob sunt proiectate proporțional. Se folosește la unele hărți care indică distribuția anumitor fenomene meteorologice. **P. ecuatorială** P. la care suprafața de proiecție este tangentă la ecuator (cazul normal al P. Mercator). **P. gnomonică** P. perspectivă la care se consideră că ochiul observatorului se află în centrul Pământului, iar suprafața de proiecție este un plan tangent la glob, având proprietatea de a reprezenta ortodroma ca o linie dreaptă. P.G. este folosită la întocmirea hărților pentru navigația pe arc de cerc mare (ortodromă), a hărților folosite în navigația radiogoniometrică și a hărților cu o scară mai mare de 1: 50 000. **P. Mercator** P. conformă, datând din sec. XVI, care reprezintă loxodroma ca o dreaptă. În cazul unei suprafețe de dimensiuni reduse este practic ortomorfică. Frecvent folosită la întocmirea hărților marine, P.M. nu este perspectivă; ea se poate obține numai prin calcul, deformând o P. cilindrică, prin trasarea paralelelor de latitudine la o anumită distanță de ecuator; *v.* latitudine crescândă. Deși deformează foarte mult ariile, hărțile în P.M. pot fi folosite până la paralelul 60°, adică în mările în care se navigă în mod frecvent. **P. Mercator oblică** P. la care axa lumii este înclinată în raport cu axa cilindrică inițial de proiectat. Se folosește la întocmirea unor hărți ale oceanelor; cilindrul de proiecție este tangent la un cerc astfel ales încât să poată reprezenta drumul dintre două continente. Meridianele și paralelele nu sunt riguros perpendiculare, având o ușoară curbură, dar erorile sunt practic nule. **P. Mercator transversală** P. la care axa cilindrului primitiv formează un unghi de 90° cu axa lumii. Se folosește la întocmirea hărților cerești și hărților zonelor polare. **P. perspectivă** P. ce se poate efectua prin mijloace geometrice, adică alegând un punct pentru ochiul observatorului și o suprafață pentru proiectare. **P. polară** P. la care planul de proiecție este tangent la pol. Se folosește la întocmirea hărților zonelor polare. **Proiecție stereografică** P. perspectivă pe un plan tangent la glob, ochiul observatorului aflându-se la antipod. Se folosește la întocmirea hărților zonelor polare. **P. terestră a unui astru** Punct în care dreapta astru-centrul Pământului „înțeapă" sfera terestră; *sin.* punct subastral.



Proiecții:
A – azimutală echidistantă; B – azimutală; C – Mercator oblică.

PROMONTORIU Proeminență spre mare a unui țărm înalt, constituit din roci mai rezistente la abraziune.

PRORĂ Termen livresc folosit în literatura beletristică în loc de termenul consacrat *prova, provă.*

PRORÓROCA Fenomen de tipul mascaretului, care are loc pe Amazon.

PROSSINAGG, Carol (1898 –? n. Sibiu) Lt Comandor. A absolvit Școala de ofițeri în marina Austro-Ungară cu gradul de SLt (1918). În 1919 a fost încadrat în Marina Militară Română. Având o foarte bună pregătire profesională în domeniile navigație, arme sub apă și electricitate a îndeplinit diferite funcții la Divizia de mare, Divizia de Dunăre, Apărarea Fixă maritimă ș.a. Căpitan în 1927, a fost încadrat la Școala navală unde a funcționat ca profesor de navigație și electricitate. A elaborat primul manual de navigație modernă (1933) și cursuri de tactică a armelor marinei. A urmat Școala de observatori aerieni (1937). În 1939 a fost admis ca ofițer elev în Școala Superioară de Război. În 1940 în urma presiunilor autorităților hitleriste în legătură cu etnicii germani a trecut în marina militară germană unde a

face parte din statul-major al Am. Dönitz, comandantul flotei de submarine.

PROTECȚIE Ansamblul măsurilor de ordin constructiv luate în scopul reducerii efectului armelor folosite de inamic.

PROTECȚIE CATODICĂ Protecție a corpului navei împotriva formării unei pile electrice între corpul de oțel al acesteia și elicea de bronz, apa având rol de electrolit. În acest scop se aplică plăci de zinc pe opera vie pentru a forma o pilă puternică ce consumă placa de zinc, dar împiedică erodarea bordajului de oțel.

PROTEST *MC* Act scris prin care comandantul navei ia atitudine împotriva persoanelor sau evenimentelor care ar cauza daune materiale sau morale navei, armatorului, echipajului sau caricului. **P. de mare** Comunicare scrisă, înmânată autorităților competente (căpitănia de port, consulatul țării etc.) de către comandantul navei comerciale care a suferit o avarie, pierderi sau deteriorări de caric, pentru a lua atitudine împotriva părții vinovate sau pentru a arăta că avaria este urmarea unui caz de forță majoră. P.d.M. este însoțit de un extras din jurnalul de bord și de declarația a cel puțin doi oameni din echipaj. Trebuie să fie depus, de regulă, în termen de 24 de ore de la sosirea navei în port.

PROTEST DE AVARIE *MC* Act depus de comandantul navei la căpitănia de port sau la un tribunal, notariat ori consulat, în decurs de 24 de ore de la producerea unei avarii la bord în timpul operațiunilor portuare sau al manevrelor de port, prin care face public cunoscut și protestează împotriva reclamațiilor ce i s-ar putea aduce pentru avariile cauzate navei, instalațiilor de la bord sau mărfurilor.

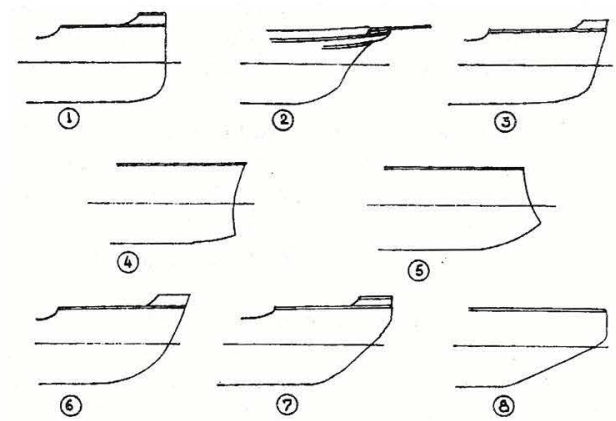
PROTEST EXTINS *MC* Act prin care comandantul navei completează protestul de mare inițial privind un accident oarecare, pierderea sau avarierea navei sau a mărfurilor, depus în primul port de escală. Se depune la data și locul ales de comandant, în funcție de noile dovezi obținute și de modul de soluționare a litigiului.

PROVA (invariabil) Direcția la bord și în spațiu corespunzătoare sensului normal de deplasare înainte a unei nave sau ambarcațiuni (antonim pupa); ex.: „castel prova", „cabestanul este în prova comenzii", „se vede un far în prova", „vântul bate din prova". Nu are sens material, fiind întrebuințat ca și cuvintele dreapta/stânga (un marinar nu spune „cabestanul este pe provă", ci „la prova"; poate spune însă „cabestanul este pe teugă", teuga fiind un obiect material). P. este un cuvânt de origine venețiană intrat în limba română fie direct, fie prin intermediul limbii turce. Întrebuințarea sa corectă prezintă o mare importanță pentru marinari. „La prova" înseamnă, de regulă, între cuplul maestru și etravă, dar tot atât de bine înseamnă între porțiunea cilindrică (centrul navei) și etravă. „În prova" are două sensuri: a) în afara navei, de ex. veghea va raporta „Fum în P."; b) înspre prova, când se precizează locurile obiectelor de la bord; se spune, de ex., că tunul 3 este în prova tunului 4, chiar dacă amândouă se află la pupa. Nu se folosește la plural; astfel, se spune că „Navele se leagă prova la prova", „tunurile prova", „blocul prova" etc.

PROVA-BABORD Direcția la bord și în spațiu până la infinit situată în sectorul prova al bordului babord, între axul longitudinal al navei și travers.

PROVA-TRIBORD Direcția la bord și în spațiu până la infinit și luată în sectorul prova al bordului tribord, între axul longitudinal al navei și travers.

PROVĂ Substantiv rar folosit în locul formei articulate *prova*, pentru a desemna partea din față a navei ca element de construcție; *v.* prova



Unele forme de provă:
1 – de cargou; *2* – de cliper (la o navă de pasageri din sec. al XIX-lea); *3* – de navă modernă de pasageri; *4* – de distrugător clasic; *5* – cu pinten (la o navă de luptă de la sfârșitul sec. XIX și începutul sec. XX); *6* – tip lingură (ovoidală); *7* – înclinată; *8* – de spărgător de gheață („Maier").

PROVĂ CU BULB *v.* bulb.

PROVĂ CU GHIBRĂ *v.* ghibră.

PROVĂ DREAPTĂ La care etrava este perpendiculară pe suprafața apei.

PROVĂ MAIER Provă cu etrava convexă spre exterior.

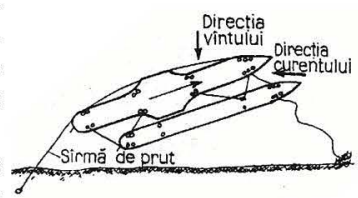
PROVIDENCE Oraș-port în NE SUA, centru ad-tiv al statului Rhade Island, cca 250 mii loc. Important port maritim situat pe țărmul G. Narragansett la Oc. Atlantic. Centru industrial. Ind. chimică, constr. de mașini, ind. ușoară. Pescuit. Șantiere navale.

PRUND Teren constituit din pietriș și nisip aluvionar; prundiș pietriș de pe fundul apelor. Este compus din pietre mici rotunjite.

PRUNDOAIE Insule plutitoare de stuf.

PRUT Râu, afl. stg. al Dunării la 15 km E de Galați; lung. 953 km (dintre care 716 pe terit. României). Supr. bazinului hidrografic 27,5 mii km²; izv. de pe versantul de NE al Carpaților Pădurоși (Ucraina) și formează granița dintre România, Ucraina și Rep. Moldova. Acolo unde trece prin zone deluroase se formează praguri. Blocat de ghețuri, în iernile geroase, în dec.–mart. Afl. pr. Jijia, Bahlui. În lunca sa sunt așezate orașele: Kolomâia, Cernăuți (Ucraina), Ungheni (Rep. Moldova). Navigabil pe cursul inferior pentru ambarcațiuni mici.

PRUT *fl.* Manevră de plecare cu ajutorul unei parâme de prut, dată în



Prut

bordul din afară, de la prova la pupa şi la o baba de pe mal. Punând maşina înainte, nava întoarce sub efectul curentului ◇ „A face P." A executa manevra cu semnificaţia de mai sus.

PUERTO CABELLO Oraş-port în N Venezuelei. Este situat într-un golf pătruns adânc în uscat din M. Caraibilor, accesibil tuturor claselor de nave. Lung. frontului de cheuri 5 km cu ad. până la 18 m. Traficul anual de mărfuri cca 5 mil. t. Export: prod. petroliere, cafea, cacao, tutun, piei, esenţe de lemn preţios. Şantierele navale dispun de 2 docuri uscate, cale de lansare şi ateliere care pot asigura reparaţii. Important combinat petrochimic.

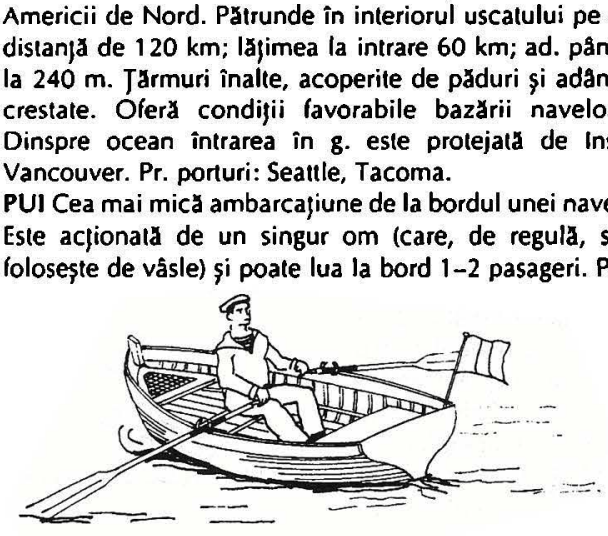
PUERTO LA CRUZ (în *sp.* Oraşul crucii) Oraş-port în E Venezuelei (statul Anzodteguy) la M. Caraibilor. Cca 80 mii loc. Port important, specializat în exportul de petrol care vine prin conducte de la zăcămintele din Los Mercedes, Oficina şi Usepin. Importante rafinării de petrol.

PUERTO RICO (Porto-Rico până în 1932). Ins. în M. Caraibilor (Arh. Antilele Mari). Teritoriul statului Puerto Rico, liber asociat al SUA unde sunt aplicate legile locale şi cele ale SUA. Supr. 8,9 mii km² (incl. insulele din apropiere: Mona, Culebra ş.a.). Cca 2,8 mil. loc.; relief muntos cu aLt max. de 1 338 m şi câmpii litorale înguste. Climă tropicală maritimă bântuită adesea de taifunuri. Temp. med.: +24°– +28° C. Expl. de minereu de fier, mangan; ind. metalurgică, rafinării de petrol. Culturi de trestie de zahăr, cafea, banane, citrice, manioc ş.a. Dezvoltate ind. zahărului, prod. de rom, ţigări. Centru ad-tiv: San Juan. *ist.* Descoperită de Cr. Columb în 1493. Cucerită de spanioli. În timpul războiului hispano-american (1898) ins. a fost ocupată de trupele SUA, fiind inclusă în terit. american. Din 1952 este „stat asociat cu SUA".

PUERTO RICO Groapă abisală în Oc. Atlantic în N ins. cu acelaşi nume. Se întinde pe o lungime de 1 200 km, de-a lungul crestei submarine a Antilelor. Ad. 9 218m. (cea mai mare adâncime din Oc. Atlantic).

PUGET SOUND Golf din Oc. Pacific la ţărmul de NV al Americii de Nord. Pătrunde în interiorul uscatului pe o distanţă de 120 km; lăţimea la intrare 60 km; ad. până la 240 m. Ţărmuri înalte, acoperite de păduri şi adânc crestate. Oferă condiţii favorabile bazării navelor. Dinspre ocean întrarea în g. este protejată de Ins. Vancouver. Pr. porturi: Seattle, Tacoma.

PUI Cea mai mică ambarcaţiune de la bordul unei nave. Este acţionată de un singur om (care, de regulă, se foloseşte de vâsle) şi poate lua la bord 1–2 pasageri. Pe



Pui

navele mici asigură legătura cu malul pentru perioada de staţionare la ancoră. Pe navele mari se foloseşte la lucrări în afara bordajului.

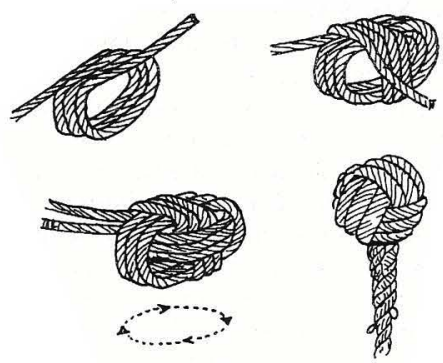
PUITOR DE ESTACADE Navă specială pentru transportul şi amplasarea de obstacole (obstrucţiuni) plutitoare şi/sau subacvatice în scopul interziceri accesului necontrolat în anumite raioane de litoral. Poate fi vorba de plăşi antisubmarine, şcondri cu ţepi (pentru oprirea vedetelor de asalt) sau alte materiale (bare de lemn, metal, beton armat etc.), care se dispun la intrarea în rade şi porturi, pe sub poduri etc. Obstrucţia se mai poate realiza şi din lanţuri întinse între flotoare ancorate pentru a împiedica înaintarea obiectelor plutitoare (mine derivante etc.) lansate de inamic.

PUITOR DE MINE *mil.* Navă destinată executării minărilor pe mare sau pe un curs de apă. Caracteristici: depl. până la 10 000 t; vit. 10–20 Nd; 100–500 mine (în funcţie de gabaritele minelor), IV–IX tunuri de 100–150 mm şi tunuri uşoare antiaeriene.

PUITOR DE PLĂŞI *mil.* Navă destinată punerii plăşilor antisubmarine de poziţie şi de semnalizare la intrările în rade, porturi ş.a. locuri. Pentru a manevra uşor plăşile, pupa navei este înclinată şi prevăzută cu o bigă cu o capacitate de cca 7,5 t. precum şi cu dispozitive mecanice. Caracteristici: depl. 500–3500 t; vit. 8–20 Nd; tunuri: II–IV/120 mm. V–X/57 mm.

PULVERIZATOR DE FUMIZARE *înv.* Pulverizator de păcură montat la o căldare pentru a produce o ardere incompletă, cu fum mult, în scopul mascării prin fumizare.

PUMN DE MAIMUŢĂ Împletitură făcută la capătul unei bandule pentru a o îngreuia.

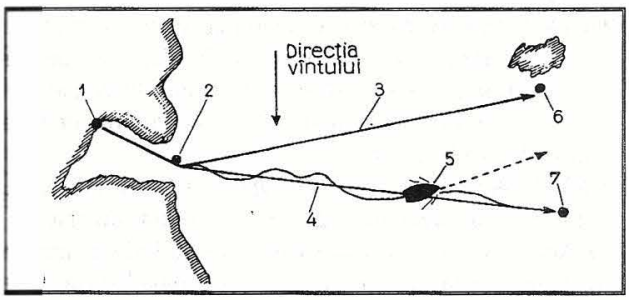


Pumn de maimuţă

PUNCHEON *MC* Butoi cu capacitatea de 327 l. Se pot aşeza patru panioluri în stivă.

PUNCT 1. Poziţie a unei nave pe hartă, exprimată, în largul mării, prin latitudine şi longitudine, iar în cazul navigaţiei costiere, prin relevări la repere de la uscat sau prin alte metode. **P. adevărat** P. obţinut prin mijloace astronomice, prin procedee de navigaţie costieră sau prin mijloace electronice. **P. amfidromic** P. de amplitudinea zero al mareei. **P. estimat** P. obţinut prin estimă. **P. estimat/auxiliar** P. apropiat de P. estimat, ce se ia ca bază pentru calcularea înălţimii aştrilor. **P. de apropiere maximă** P. aflat pe direcţia mişcării relative în care distanţa între două nave este minimă. **P. de depărtare** *v.* depărtare **P. de destinaţie** P. final în care va

ancora sau va acosta nava. **P. de sosire** P. în care nava poate lua primele relevmente optice la uscat, după terminarea unei traversade. ◇ „A face punctul": a) A face calculele necesare determinării punctului; b) *arg.* A stabili situaţia „A pune P." A trasa pe hartă două liniuţe perpendiculare una pe alta la intersecţia cărora se află P. „A scoate un P." A scoate de pe hartă latitudinea şi longitudinea unui P. „A transporta un P.": a) A trece un P. de pe o hartă pe alta; b) A face un P. în momentul dat, ţinând seama de drumul şi distanţa parcursă de la un P. anterior. **2.** Porţiune de dimensiuni reduse, nedeterminată cu precizie, a malului Dunării sau mării, care are o denumire proprie, de multe ori străveche, deşi din punct de vedere geografic nu se distinge prin nimic de restul malului. **3.** *sin.* cart (3). Distingem: P. cardinale, P. intercardinale. P. interintercardinale şi P. cu „la"; *v.* roza vânturilor. **4.** *sin* grad; este folosit în comenzile referitoare la unghiul de cârmă, de ex., „Cârma 10 P. dreapta" Gradul se foloseşte numai în comenzile ce se referă la drum, de ex., „vino 10° la dreapta", ceea ce înseamnă a pune cârma la dreapta până se schimbă de drum cu 10°. **P. subastral** *sin.* proiecţia terestră a astrului. **P. sublunar** Proiecţia terestră a Lunii. **P. subsolar** Proiecţia terestră a Soarelui. **P. tomnal** Intersecţia eclipticei cu ecuatorul ceresc, prin care Soarele, în mişcarea sa aparentă anuală, trece din emisfera nordică în cea sudică; *sin.* primul punct din Libra. **P. vernal** Intersecţia eclipticei cu ecuatorul ceresc, prin care Soarele, în mişcarea sa aparentă anuală, trece din emisfera sudică în cea nordică. În prezent P.V. se află în constelaţia Pisces, dar în epoca în care a fost determinat se afla în Aries, de unde îi provine şi denumirea de primul punct din Aries.



Punctul navei:
1 – punct de plecare; *2* – punct de depărtare; *3* – linia drumului adevărat; *4* – drum pe deasupra fundului; *5* – cap; *6* – punct de destinaţie; *7* – punct de sosire.

PUNCT DE COMANDĂ *mil.* Loc la bordul navei, din care comandantul conduce acţiunile de luptă, lupta pentru vitalitate etc. şi care este prevăzut cu mijloacele de legătură corespunzătoare.

PUNCT GIRATORIU Punct al navei, al cărui vector viteză în cursul unei întoarceri este în permanenţă tangent la curba de giraţie. La mers înainte P.G. se află spre prova, iar la mers înapoi spre pupa.

PUNCTUL CEL MAI PROBABIL Punctul în care se estimează că se află nava, atunci când rezultatele obţinute prin procedee de navigaţie sunt diferite.

PUNE (*în expr.*) **P. capul pe** A lua drumul către, a se dirija către. **P. chila** A începe construcţia unei nave. **P. la post** A pune o piesă, un obiect etc. la locul său. **P. cârma** A acţiona asupra cârmei pentru ca pana acesteia să facă un anumit unghi cu axa navei. **P. în pană** A face ca nava să ia poziţia de pană. **P. capotul** pe elice *arg.* a face o treabă imposibilă sau inutilă. **P. maşinile înainte/înapoi** A pune telegraful maşinii înainte/înapoi. **P. maşina** A acţiona maşina navei.

PUNE PE USCAT A lovi fundul apei cu nava, de regulă neintenţionat. Nava poate fi pusă pe uscat şi intenţionat, în caz de avarie, pentru a o salva; *sin.* şi aruncare la coastă.

PUNTAL *sin.* pontil (2).

PUNTALARE *sin.* pontilare.

PUNTAT Prevăzut cu o punte.

PUNTE Platformă orizontală a corpului navei sau a unei suprastructuri. P. are o curbură care permite scurgerea uşoară a apei în borduri. ◇ „Pe P." Pe covertă, pe puntea principală etc. **P. centru** *ist.* P. principală între arborele trinchet şi arborele mare. **P. continuă** P. care se întinde pe toată lungimea navei. **P. cuirasată** *mil.* P. din cuirasă, care se află sub P. principală şi acoperă părţile vitale ale navei. De regulă, există după P.C. una mai subţire (P. de schije), de care se sparg obuzele sau bombele, şi alta mai groasă, situată sub prima. **P. de adăpost** P. uşoară situată deasupra covertei, care serveşte ca adăpost împotriva razelor solare şi intemperiilor. **P. de bord liber** *v.* bord liber. **P. de manevră** P. uşoară situată deasupra P. principale (de rezistenţă). **P. de promenadă** P. folosită de pasageri pentru promenadă. **P. de remorcă** Plaja pupa a unui remorcher, peste care se întinde remorca. **P. de rezistenţă** P. care sporeşte rezistenţa corpului navei. **P. descoperită** P. bătută de vânt şi, eventual, de mare. **P. de schije** *v.* P. cuirasată. **P. de semnale** P. legată uneori cu P. comenzii, pe care sunt instalate proiectoarele, chesoanele cu pavilioane etc. **P. de tonaj** P. superioară la navele cu cel mult două punţi şi P. a doua, începând de la chilă, la celelalte nave. **P. de zbor** P. de pe care decolează şi pe care apunteză avioanele şi elicopterele. **P. etalon** P. care acoperă comanda şi pe care se află compasul etalon. **P. inferioară:** a) Platformă sub P. principală; b) *ist.* Pe vechile nave de linie cu vele, platformă sub P. mijlocie; c) Pe portavioanele mari, a şasea P. începând de sus. **P. însorită** Pe navele mari de pasageri, P. parţială destinată plimbărilor sau odihnei la soare. **P. împănată** P. din lemn la care, după călăfătuire, se introduc în harmuz şipci de tec, mahon etc. **P. intermediară** *sin.* întrepunte. **P. mijlocie:** a) *ist.* Pe navele de linie cu vele din sec. XIX, platformă de sub P. principală; b) Pe portavioanele mari, a cincea P. începând de sus. **P. oblică** *mil.* Pe portavioane, porţiune a P. de zbor ce iese în afara bordului, mărind spaţiul de pe care decolează avioanele. **P. parţială** P. ce se întinde pe o anumită porţiune a navei. **P. principală:** a) P. continuă de rezistenţă, situată la înălţimea cea mai mare; *sin.* covertă; b) *ist.* În ultima perioadă a navelor cu vele, platformă situată imediat

sub P. superioară. **P. rasă** P. continuă pe care, cu excepţia castelului central, nu există alte suprastructuri. **P. ridicată** P. supraînălţată la pupa pentru recuperarea spaţiului. **P. Shelter** Platformă situată imediat deasupra P. superioare, acoperind o structură fără deschideri în borduri, dar având o deschidere de tonaj (puţ de tonaj) care poate fi în permanenţă închisă (Shelterdeck închis) sau deschisă (Shelterdeck deschis); *v.* marcă de tonaj. **P. tendă** P. uşoară pe navele de pasageri, folosită ca adăpost împotriva razelor solare. Din punct de vedere funcţional distingem: **P. amiralului** Pe navele mari. P. pe care se află amiralul împreună cu statul său major. **P. bărcilor** P. pe care se află ambarcaţiunile de salvare. **P. calei** Ultima P. de pe fundul navei. **P. comenzii** P. pe care se află comanda. **P. dunetei** P. care acoperă duneta. **P. galeriilor** A doua P. de sus a unui portavion mare. **P. hangarelor** P. pe care se află hangarele pentru avioane. **P. platformelor:** a) Pe portavioanele mari, a şaptea P. începând de sus, adică imediat deasupra P. calei; b) Pe navele mari de război, P. pe care se reazemă barbetele turelelor. **P. superioară:** a) *sin.* P. principală, covertă; b) Pe vechile nave de linie cu vele, platformă continuă deasupra P. principale. **P. suprastructurii** P. ce limitează în sus o suprastructură. **P. teugii** P. ce acoperă teuga. **P. tunurilor** P. pe care sunt instalate turele sau tunuri; *sin.* P. platformelor.

PUNTE DE ÎNCĂRCARE Separaţie rezistentă între două rânduri de vehicule ambarcate pe navele specializate în astfel de transporturi.

PUNTE FALSĂ Separaţie rezistentă între două panioluri de butoaie.

PUNTE HELIPORT Punte destinată decolării şi apuntării elicopterelor.

PUNTE DE TONAJ *MC* Puntea continuă etanşă care acoperă spaţiul interior (volumul principal corespunzător tonajului) al navei. La această punte se măsoară lungimea de tonaj. La navele cu trei punţi este puntea superioară, la toate celelalte este a doua punte continuă considerată de jos în sus.

PUNTIRE Structură având forma unei punţi incomplete, dar de dimensiuni foarte mici, la prova sau pupa unei ambarcaţiuni mari.

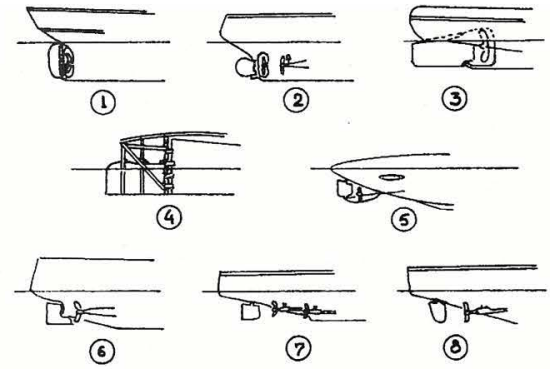
PUNTIST Marinar care face serviciul pe puntea navei, spre deosebire de mecanic care face serviciul la maşini.

PUPA (invariabil) Direcţia la bord şi în spaţiu corespunzătoare părţii din spate a unei nave sau ambarcaţiuni (antonim prova); se spune: „arborele pupa", „torpila a trecut prin pupa", „uscatul a rămas în pupa".

PUPA-BABORD Direcţia la bord şi în spaţiu până la înfinit, situată în sectorul pupa al bordului, babord între axul longitudinal al navei şi travers.

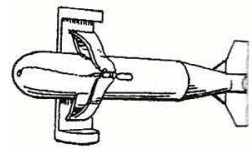
PUPA-TRIBORD Direcţia la bord şi în spaţiu până la înfinit, situată în sectorul pupa al bordului tribord, între axul longitudinal al navei şi travers.

PUPĂ Partea terminală spre pupa a unei nave ce poate avea diferite forme. (*v. fig.*). Termen rar folosit în locul formei articulate pupa pentru a desemna partea din spate a navei ca element de construcţie.



Unele forme de pupă:
1 – obişnuită; *2* – de spărgător de gheaţă; *3* – cu tunele; *4* – simplă a unui şlep de lemn; *5* – de submarin; *6* – de crucişător; *7* – de navă de linie; *8* – cu oglindă/tablou.

PURCEL Flotor de formă hidrodinamică, cu cârme fixe, făcând parte din echipamentul unei drăgi de mine.


Purcel

PURCEL PE ŞCONDRU Concurs tradiţional de Ziua Marinei, constând din încercarea de a ajunge la capătul unui şcondru uns cu săpun sau vaselină, unde este agăţat un purcel care constituie premiul.

PURJĂ 1. *mil.* Valvulă pentru evacuarea aerului din balasturile submarinului. 2. Valvulă pentru evacuarea apei provenite din condensarea vaporilor (la maşinile cu abur).

PURTA 1. (*despre barcă*) A naviga cu vele, ca în expr.: „O barcă poartă la 40–45° aproape de vânt". 2. (*despre vele*) A fi pline. „A lăsa să poarte" A umple velele mai bine, îndepărtând axul navei de la direcţia din care bate vântul (abătând sub vânt).

PURTĂTOR (*despre aliură sau despre vânt*) 1. Aliură cu vânt dinapoia traversului. 2. Vânt dinapoia traversului.

PUSAN Important port al Coreei de Sud situat într-un bazin natural la Str. Coreii, accesibil navelor de mare tonaj. Cca 5 mil. loc. Lung. frontului de cheuri 10 km. Traficul anual de mărfuri 13 mil. t. Fiind un punct apropiat de Japonia, s-a realizat o legătură prin feribot între P. şi portul japonez Shimonoseki. Important centru industrial: ind. textilă, alimentară, constructoare de maşini, chimică. Şantiere navale. Pescuit. *ist.* În anul 1592, în războiul de apărare împotriva invaziei japoneze (1592–1598), flota coreeană a reuşit să producă o grea înfrângere flotei japoneze. În războiul împotriva Coreei de Nord (1950–1953), portul P. a fost folosit ca principală bază de desfăşurare a forţelor navale şi terstre ale ONU în ofensiva către nordul peninsulei.

PUTERE EFECTIVĂ DE REMORCAJ Puterea teoretică cea mai mică, necesară remorcării unei nave pe mare calmă. Valoarea acestei puteri se calculează cu ajutorul formulei: $Pe = RV : 75$ în care R este rezistenţa totală a navei, iar V viteza navei.

PUTERE MARITIMĂ 1. Ansamblul forțelor marinei militare, flotei comerciale, porturilor și șantierelor care permit folosirea mării în orice împrejurare. **2.** Stat care dispune de asemenea forțe.

PUTEREA, în ~ Susținut, ca în expr. „Ancora rămâne în puterea boțului".

PUȚ 1. Spațiul dintre teugă și castelul central. **2.** Spațiu închis lateral între puntea principală și fundul navei, prin care sunt coborâte sau ridicate mașinile și căldările (P. mașini, P. căldări).

PUȚ DE ALIMENTARE Conductă cu secțiune dreptunghiulară la gura unei magazii pentru cereale în vrac; *sin.* fider.

PUȚ DE DERIVOR Locaș al derivorului unei bărci.

PUȚ DE POMPĂ La navele cu vele, conductă între punte și fundul navei, prin care pompele absorb apa din santină

PUȚ DE SALVARE Puț vertical de secțiune redusă, dar suficientă pentru trecerea corpului unui om, folosit la evacuarea personalului din compartimentele cele de mai jos ale navei, atunci când ieșirile normale sunt blocate.

PUȚ DE TONAJ *sin.* deschidere de tonaj.

PUȚ DE VENTILAȚIE Tunel vertical, de secțiune rectangulară și dimensiuni reduse, care face legătura între un compartiment închis și fără suficientă aerisire din partea inferioară a corpului navei și una din punțile de unde se poate asigura primenirea aerului.

PUȚUL CABLULUI *ist.* La navele cu vele, compartiment în care se stivuia cablul ancorei aflate la post.

PUȚUL ELICII *ist.* La primele nave cu vele și mașini, conductă prin care treceau palancurile pentru ridicarea elicei din apă, când propulsia era asigurată numai de vele.

PUȚUL LANȚULUI 1. Compartiment în care capătul lanțului ancorei se asigură cu cârlig de puț și în care acesta se adună când ancora este la post. **2.** *arg.* Închisoarea bordului.

PUȚUL SCĂRII Spațiul în care se instalează scara ce face legătura între două punți ale navei.

PUȚURI DE COLECTARE Spații închise ale dublului fund, pe navele fără santine în care se colectează apele reziduale și din scurgeri.

Q

Q Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Cer liberă practică; la bord nu există cazuri de boli infecţioase".

Q, CODUL ~ Cod de serviciu al radiotelegrafiştilor, conţinând semnale din câte trei litere, fiecare semnal începând cu litera Q. De ex.: QRA = cum se numeşte nava?, QRD = de unde veniţi şi încotro mergeţi?, QRU = aveţi ceva pentru mine?

Q, NAVĂ ~ (Q-boat, Q-ship) Denumirea codificată a navelor-capcană în anii primului RM.

„Q", TURELĂ ~ *ist.* (în Anglia) A treia turelă (la navele cu 5 turele) sau a patra turelă (la navele cu 6 turele).

QATAR (sau **KATAR**) Peninsulă în E Arabiei pe coasta G. Persic. Cca 22 mii km²; lung. 185 km; lăţimea max. 85 km. Relief de câmpie cu dune.

Q-SHIP *v.* navă Q.

QUADRIMARAN Cvadrimaran.

QUADRIREMĂ Cvadriremă.

QUASAG (*engl.* quasag) Obiect cosmic extragalactic, cu aspect de stea, emiţător de radiaţii ultraviolete intense; *sin.* galaxie albastră, galaxie aproape stelară, galaxie cvasistelară.

QUASAR (*engl.* quasar, din quasi star) Obiect cosmic extragalactic, sursă puternică de radiaţii luminoase şi electromagnetice, identificată cu ajutorul radiotelescoapelor prin detectarea emisiei radio.

QUÉBEC Oraş-port în Canada la estuarul Sf. Laurenţiu, în faţa Ins. Orléans, la 1355 km distanţă de Oc. Atlantic. Cca 500 mii loc. Lung. frontului de cheuri 8 km cu adâncimi de până la 12 m. Centru industrial: metalurgie neferoasă, automobile, ind. hârtiei. Traficul anual de mărfuri cca 20 mil. t. Import: petrol, cărbuni, sulf, sare; export: cereale, prod. forestiere, azbest, hârtie, minereuri. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale dotate cu 2 docuri uscate şi 3 cale.

QUEEN CHARLOTTE ISLANDS *v.* Regina Charlotte.

„QUEEN ELIZABETH" Navă britanică de pasageri aparţinând companiei „Cunard". Deplasament 83673 t., lansată la apă în 1938. În 1969 a fost preluată de o companie americană, care a transformat-o în hotel plutitor. În 1971 a fost mistuită de un incendiu şi s-a scufundat în portul Hongkong.

„QUEEN ELIZABETH 2" Navă britanică de pasageri aparţinând companiei „Cunard". Deplasament 66 000 t., lansată la apă în 1967.

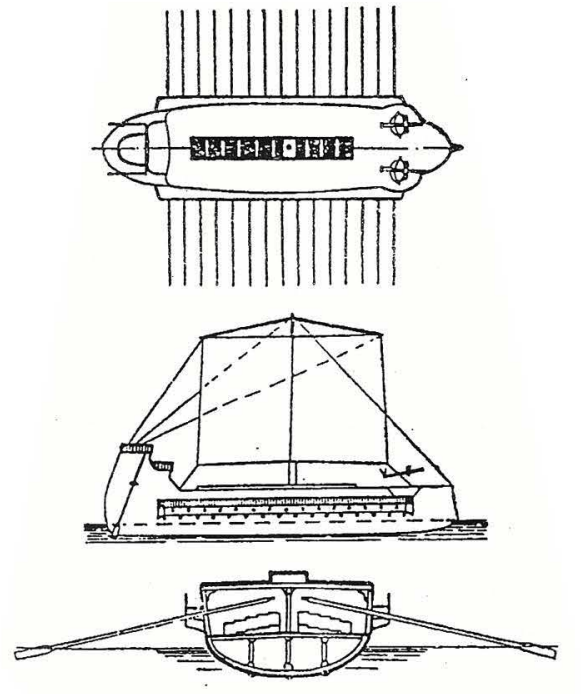
„QUEEN MARY" Navă britanică de pasageri aparţinând companiei „Cunard". Deplasament 81 273 t., lansată la apă în 1934. În 1967 a fost preluată de o companie americană, care a transformat-o în hotel plutitor.

„QUEEN MARY 2" Cel mai mare pachebot din lume construit în Marea Britanie. Are 1310 cabine. La Jocurile Olimpice din 2004 a staţionat la Pireu asigurând cazarea unor înalte personalităţi, inclusiv şefi de state. Caracteristici: 150 000 TRB; dim. 345 × 40 × 10 m; turbină cu gaze şi motor Diesel electric 157 000 CP; vit. 30 Nd; poate caza la bord 2620 pasageri.

QUEEN MARY LAND *v.* Regina Mary, Tara ~.

QUINHUANGDAO Oraş-port în E Chinei (prov. Hebei) la M. Galbenă. Cca 250 mii loc. Siderurgie, prelucrarea metalelor, export cărbuni.

QUINQUEREMĂ Galeră cu câte cinci oameni la o ramă; *sin.* Cvincveremă, penteră.

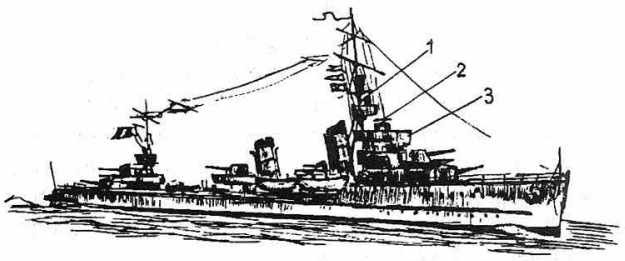


Quinqueremă din Sivacuza (sec. IV î.Hr.).

R

R Pavilion din Codul internaţional de semnale fără semnificaţie proprie.

„R" Tip de distrugător (R-1 şi R-2) de construcţie italiană (1928), aflat în compunerea marinei noastre militare (1930–1961); *v.* „Regele Ferdinand", „Regina Maria".



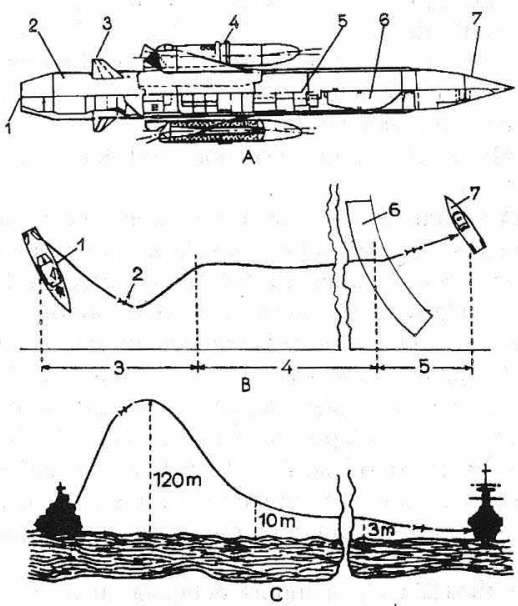
Distrugător tip „R":
1 – proiector; *2* – telemetru; *3* – comanda.

„RA" Denumire dată ambarcaţiunilor (RA-I şi RA-II) construite din papirus, (după modelele de pe pereţii mormintelor antice din Egipt), în scopul traversării Atlanticului. Iniţiativa aparţine etnografului norvegian Thor Heyerdahl (*v.*Kon-Tiki), care şi-a propus să demonstreze că vechii egipteni ar fi traversat Oc. Atlantic, exercitând o puternică influenţă asupra populaţiei din Peru şi Mexic. Caracteristici: L 15 m; B 4,8 m; catarg bipod cu înălţimea de 9 m; o velă cu suprafaţa de circa 60 m²; echipaj format din şapte oameni (RA-I) şi opt oameni (RA-II). Plecând în 1969 din portul Safi (Africa de Vest), RA-I a parcurs 539 Mm, dar expediţia a fost întreruptă din cauza avariilor. În 1970, folosind curentul Canarelor, curentul Ecuatorial şi alizeele, RA-II a străbătut 3 270 Mm, până în Insula Barbados. Ambarcaţiunea a fost apoi predată muzeului „Kon-Tiki" din Oslo.

RABAT Cap. Marocului, port la Oc. Atlantic. Cca 240 mii loc. Centru comercial şi financiar. Ind. de prelucrare a lemnului, textilă, confecţii, pielărie, covoare. Aeroport internaţional. *ist.* Întemeiat în sec. XII ca centru al unui stat independant al lumii arabe. Din 1912 este cap. protectoratului francez. Din 1956 este cap. Regatului independent Maroc.

RAC *ist.* Instrument ce servea la desfundarea luminii tunurilor care se încărcau pe la gura ţevii.

RACHETĂ 1. Aparat de zbor propulsat cu ajutorul unui motor cu reacţie. Principalele elemente constructive sunt: corpul, motorul şi încărcătura utilă. După destinaţie, R. pot fi: cosmice, meteorologice, de cercetare ştiinţifică, de luptă ş.a. După modul de asigurare a stabilităţii pe traiectorie, există R. cu ampenaj, cu aripi (avioane-rachetă), cu stabilizare giroscopică (fără ampenaj). Ele pot avea o singură treaptă (R. simple) sau mai multe trepte (R. compuse sau etajate) în serie sau în paralel. În zborul spre ţintă, R. pot fi nedirijate sau dirijate (ghidate) printr-un sistem de dirijare amplasat la bordul R. (autodirijate), de dirijare de la distanţă (teledirijate) sau printr-un sistem combinat. După combustibilul folosit distingem: R. cu combustibil solid, R. cu combustibil lichid şi R. cu combustibil nuclear. **2.** *mil.* Armă care, datorită universalităţii şi eficienţei sale, ocupă unul din primele locuri printre mijloacele de luptă moderne. În funcţie de caracteristicile tehnico-tactice şi de natura obiectivelor împotriva cărora sunt folosite, R. de luptă pot fi tactice, tactic-operative şi strategice. Ele pot avea o încărcătură de la câteva sute de grame până la câteva tone. În marină se folosesc: R. de navă (navă-navă şi navă-sol), R. antiaeriene (navă-aer) şi R. de avion (aer-aer, aer-navă şi aer-sol). **3.** Cartuş special de semnalizare cuprinzând o cantitate mare de substanţe pe bază de magneziu, care produc, prin ardere, o lumină puternică. Se lansează cu pistolul de semnalizare. Sunt folosite de



Rachetă:
A – Secţiune: *1* – ajutaj de evacuare; *2* – motor; *3* – stabilizator; *4* – rachetă ajutătoare; *5* – sistem de control al zborului; *6* – exploziv; *7* – cap de dirijare. *B* – Lansarea rachetei tip navă-navă (vedere de sus): *1* – navă lansatoare; *2* – rachetă; *3* – zbor autonom; *4* – zbor teledirijat; *5* – zbor autodirijat; *6* – sector de căutare şi atac; *7* – nava-ţintă. *C* – Idem (vedere laterală).

bărcile de salvare ale navelor în caz de naufragiu, pentru a atrage atenţia navelor şi avioanelor salvatoare, de bărcile de salvare din porturi, pentru a stabili legătura cu nava naufragiată sau cu uscatul şi de nave, pentru a transmite semnale de sinistru sau alte semnale.

RACHETĂ CU PARAŞUTĂ *v.* semnale de ajutor/pericol/ sinistru.

RACHETĂ DE SEMNALE *v.* semnale de ajutor/pericol/ sinistru; *v.* rachetă.

RACHETĂ PORTBÁNDULĂ Rachetă prevăzută cu o saulă pentru realizarea legăturii între două nave, în scopul luării la remorcă ori al salvării, sau între uscat şi o navă naufragiată, pentru a stabili un du-te-vino; *v. şi* pistol portbandulă.

Rachetă portbándulă:
1 – rachetă; *2* – saulă; *3* – volta capătului saulei.

RACON (*engl.* Radar Beacon) Baliză echipată cu un emiţător radio care este acordat pe frecvenţa radiolocatorului navei şi care este declanşat de impulsul acestuia. Semnalul constă din linii şi puncte care permit identificarea balizei.

RACOVIŢĂ, Emil (1868–1947 n. Iaşi) Biolog român. Membru şi preşedinte al Academiei Române (1927–1929). Profesor la universitatea din Cluj (1927–1929). Participant la expediţia în Antarctica (1892–1894) cu nava „Belgica", împreună cu exploratorul polar norvegian Roald Amundsen, în calitate de naturalist, de unde a adunat un bogat material ştiinţific şi a făcut cercetări devenite clasice asupra balenelor. Subdirector al staţiunii zoologice marine de la Banyuls sur Mer (Franţa) şi al laboratorului de anatomie comparată din Sorbona (1900–1920). Fondator al biospeologiei şi unul din iniţiatorii ocrotirii monumentelor naturii. A înfiinţat la Cluj primul institut de speologie din lume (1920).

RADAR (*engl.* Radio Detection and Ranging); *sin.* radiolocator.

RADĂ Suprafaţă de apă într-o zonă costieră, în apropierea unui port, între insule, la vărsarea unui fluviu sau în dreptul unei localităţi costiere, destinată staţionării la ancoră a navelor în vederea obţinerii danei de operare, pentru descărcare/încărcare prin mahonare ş.a. R. poate fi deschisă (mai puţin adăpostită), sau închisă; pentru a oferi siguranţă navelor staţionate, trebuie să fie adăpostită natural sau prin lucrări hidrotehnice. Totodată, R. trebuie să aibă o adâncime corespunzătoare, să prezinte suficient spaţiu de manevră, iar natura fundului să ofere siguranţa ancorajului.

RADIOBALIZĂ Geamandură echipată cu un emiţător radio şi care, aflându-se în stare de plutire atunci când nava se scufundă, emite semnale ce permit radiogoniometrarea locului sinistrului.

RADIOFAR Staţie radio care emite un anumit semnal folosit de nave pentru a face punctul radiogoniometric. **R. circular** R. care emite într-un sector de 360°. **R. direcţional** R. care emite într-un sector îngust. **R. rotativ** R. care emite un fascicul dirijat ce parcurge un anumit sector. R. şi caracteristicile lor sunt înscrise în Cartea R.

RADIOGONIOMETRU Aparat de radiorecepţie ce permite determinarea direcţiei din care sosesc semnalele radioelectrice de la un radiofar, sau de la altă sursă de emisie radio, folosind proprietăţile direcţionale ale antenelor-cadru. Prin relevarea semnalelor emise de două-trei staţii diferite se obţin linii de poziţie, la intersecţia cărora se află punctul navei. **R. de ghidaj** Aparat care recepţionează undele emise de radiofarurile de ghidaj în scopul dirijării navei pe un anumit drum, în limitele fasciculului de unde emis de radiofar, atunci când este necesar ca nava să treacă pe anumite pase. Este echipat cu indicatoare optice şi acustice care arată dacă nava se abate de la drum.

RADIOHIDROACUSTIC *v.* Geamandură radiohidroacustică.

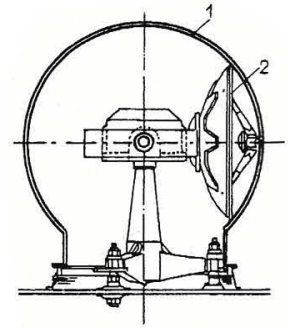
RADIOLOCATOR Mijloc radiotehnic destinat descoperirii şi determinării poziţiei obiectelor în spaţiu bazându-se pe fenomenul reflecţiei undelor electromagnetice. În general R. redau mişcarea relativă, dar există şi tipuri de R. care redau mişcarea adevărată (în raport cu globul). Relevmentele luate cu R. pot fi citite în raport cu prova navei (relevmente prova) sau în raport cu Nordul adevărat (relevmente adevărate). R. sunt întrebuinţate pe scară largă şi în scopuri militare; astfel, există R. de veghe antiaeriană, R. de veghe orizontală (contra navelor) etc.; *sin.* radar.

RADIOLOCATOR DE PORT Instalaţie care acoperă portul şi împrejurimile acestuia, servind la supravegherea traficului, avertizarea navelor asupra pericolelor iminente, dirijarea traficului portuar etc.

RADIONAVIGAŢIE Ansamblu de procedee de navigaţie, bazate pe utilizarea undelor electromagnetice, pentru determinarea poziţiei, azimutului sau navei cu ajutorul aparaturii radioelectronice speciale, folosind ca metode navigaţia prin radiolocaţie, radiogoniometrică, hiperbolică etc.

RADIORECEPTOR DE PERICOL Aparat de recepţie radio alimentat exclusiv de la sursele de energie electrică de rezervă ale navei, folosit în caz de sinistru.

RADIOSEXTANT Aparat ce serveşte la facerea punctului navei, folosind emisiunile radio ale aştrilor. Datele culese sunt transmise unor calculatoare electronice care calculează înălţimea astrului. Combinat cu instalaţiile de navigaţie inerţială, R. constituie un sistem de navigaţie greu de bruiat, care poate fi folosit atât ziua, cât şi noaptea.



Radiosextant:
1 – radom; *2* – antenă.

RADOM (*engl.* Radar Dome) Cupolă din material plastic, care protejează antena radiolocatorului sau antena radiosextantului împotriva agenţilor atmosferici.

RADUB *înv.* Doc uscat.

RAFALĂ Intensificare bruscă şi de scurtă durată a vântului; *v.* şi gren.

RAFIE 1. Velă triunghiulară folosită ca gabier pe unele goelete sau bricuri moderne. **2.** Fibră textilă elastică şi rezistentă obţinută din frunzele unei specii de palmier.

Are diverse întrebuinţări.

RAFOS (*engl.* inversul lui Sofar) Sistem de navigaţie hiperbolică, folosind semnale acustice submarine emise de la coastă, diferenţa de timp între momentele recepţiei fiind determinată la bord; *v.* sofar.

„RAHOVA" *ist.* Şalupă canonieră dintr-o serie de 4 unităţi similare („Smârdan", „Opanez", „Silistra") construite în Anglia în cadrul primului program de înzestrare a marinei militare (1883–1885). Caracteristici: depl. 45 t; motor 100 CP; vit. 9 Nd. Un tun de 37 mm, 1 mitr. Nordenfeld cu 5 ţevi. Misiuni: patrularea pe Dunăre între Galaţi–Gura Văii, pentru controlul frontierei şi siguranţa navigaţiei. În acelaşi program au mai intrat în serviciu: canoniera maritimă „Grivița", torpiloarele fluviale „Şoimul", „Vulturul" şi 5 şalupe de poliţie („Santinela", „Poteraşul", „Veghiatorul", „Panduru", „Grănicerul").

RAI Roată confecţionată din lemn tare (gaiac ori tec), bronz, oţel sau material plastic şi prevăzută cu o canelatură; *v. şi* macara.

RAI DESCHIS Rai fixat cu osia pe o gruie, pe un bordaj etc., servind la ghidarea unui curent; *v. fig.* barcă de salvare.

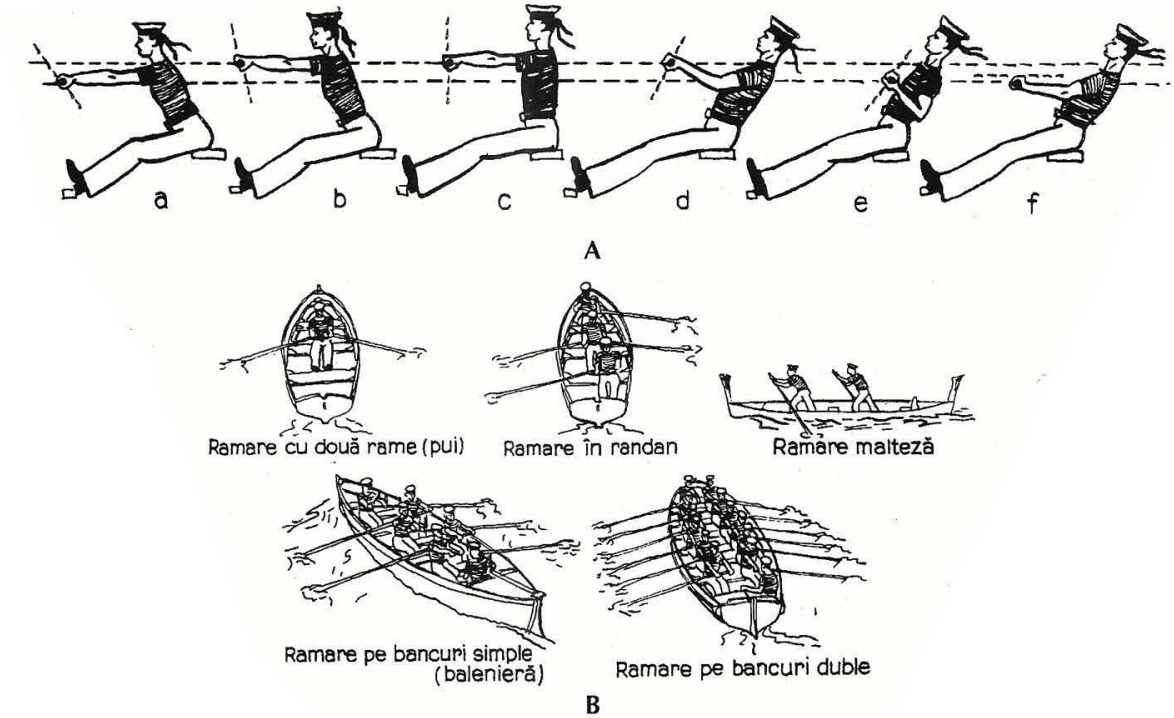
RAION MARITIM Porţiune din zona de acţiune a marinei militare cuprinzând fâşia de litoral şi spaţiul maritim adiacent în care se află punctele de dislocare, forţele şi obiectivele de litoral ale acesteia.

RAMARE Propulsarea unei bărci cu ajutorul ramelor. **R. pe bancuri duble** R. executată cu câte doi oameni pe banc, fiecare acţionând o rămă. **R. pe bancuri simple** R. executată cu câte un om pe fiecare banc. **R. în randan** R. executată cu două bancuri simple şi unul dublu. **R. pescărească** :a) R. folosind două opacine; b) R. fără a face o oprire de repaus în poziţia de drepţi. La R. distingem următorii timpi: pana ramei este paralelă cu apa, iar rama este perpendiculară pe copastie, unghiile degetelor mâinii fiind orientate în sus (aceasta este aşa-numita poziţie de drepţi); mânerul ramei este împins înainte prin întinderea braţelor şi răsucit, pana ramei fiind adusă în poziţie oblică; din poziţia aplecat pe spate, rama se smuceşte şi se răsuceşte în ultimul moment, introducând pana în apă şi trăgând-o, după care rama este scoasă oblic din apă, revenindu-se în poziţia de drepţi şi reîncepându-se ciclul. **R. la coastă** Mod de a rama pe baleniere, ţinând o mână cu palma în sus, iar cealaltă cu palma în jos; pentru a reveni în poziţia iniţială, mânerul ramei se aduce pe la şold.

RAMARK (*engl.* Radar Mark – reper de radiolocaţie) Baliză cu emiţător pe frecvenţa radiolocatorului, care emite continuu şi circular. Pe ecranul radiolocatorului relevmentul apare ca o linie radială.

RAMAT *v.* ghiulele ramate.

RAMĂ 1. Mijloc de propulsie reprezentând o pârghie de ordinul întâi compusă din mâner, genunchi, manşon, braţ şi pană. Se aşază în furcheţi, damă de barcă între două cuie de strapazan sau pe un singur zbir de strapazan. R. de galeră era asemănătoare, dar purta pe genunchi o piesă numită manijă pe care o apucau mâinile galerienilor. ◇ „A rămâne în rame" (*despre barcă*). A sta departe de cheu sau de scara unei nave, cu



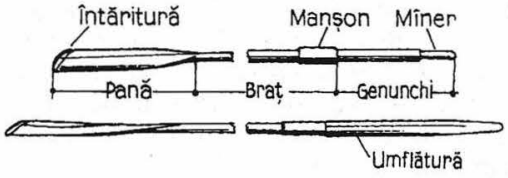
Ramare:
A – fazele ramării; *B* – tipuri de ramare.

R. gata de manevră. **2.** Împrejmuire deasupra punţii a unei guri de magazie, a unui tambuchi etc.

RAMĂ-CÂRMĂ *v.* Ramă de guvernare.

RAMĂ DE GUVERNARE 1. Ramă mai mare decât cea normală, folosită drept cârmă pe mare rea. Se aşază

într-un furchet sau într-o damă de pe tablou, uneori fiind susţinută cu un zbir, denumit ujbă, care trece



Ramă

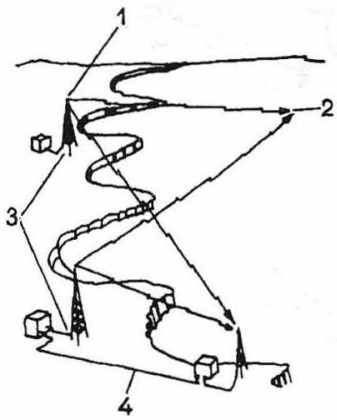
printr-un inel fixat pe etambou. *v.* şi Buină. **2.** *ist.* Ramă aşezată la pupa tribord, cu ajutorul căreia erau guvernate navele în M. Mediterană şi în mările nordice până în sec. XIII, când vikingii au inventat cârma; la chinezi cârma a apărut, se pare, mult mai devreme.

RAMER, RAMEUR Trăgător la rame.

RAMIE Plantă cu fibre lungi şi albicioase, folosite la confecţionarea de parâme slabe; creşte în China, India şi Japonia; *sin.* iarbă de China.

RAMPĂ 1. Podeţ cu balustradă la prova mijloacelor de debarcare, folosit de militari pentru a debarca pe plajă. **2.** Plan înclinat la pupa unei şalupe de geamanduri, folosit la filarea lanţului.

RAMPĂ DE LANSARE *mil.* Dispozitiv pentru lansarea rachetelor. R. pot fi de tip terestru, naval, şi aerian, servind la orientarea iniţială a rachetelor şi la verificarea funcţionării aparaturii de pe acestea. R.d.L. navale se montează uneori pe platforme stabilizate giroscopic pentru ca lansarea să nu fie influenţată de balansul navei.



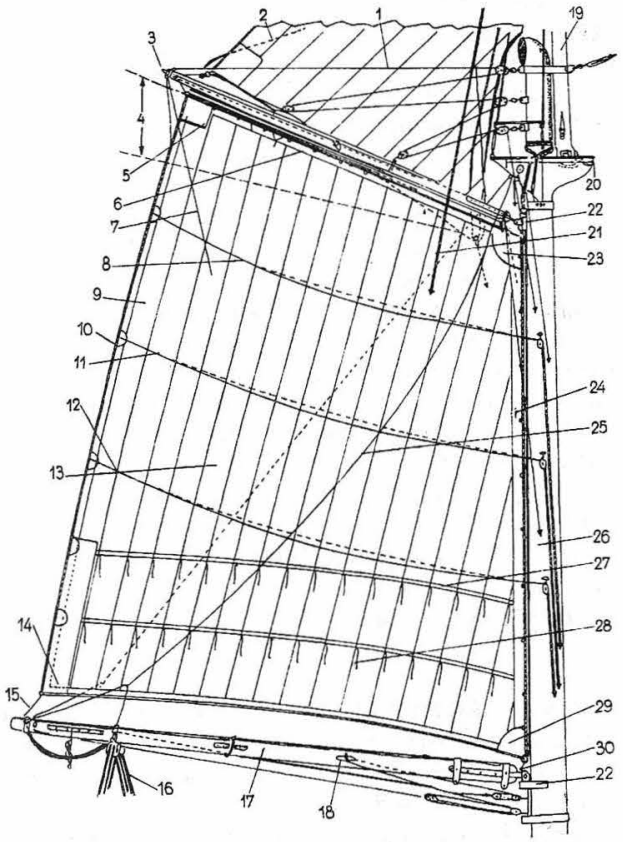
Rana:
1 – antenă; *2* – navă; *3* – staţii; *4* – cablu.

RANA Sistem de navigaţie hiperbolic folosit în Franţa, asemănător sistemului Decca.

RANDAN *v.* ramare.

RANDAMENTUL MAŞINII Valoarea raportului dintre puterea pe arborele port-elice dezvoltată în faţa propulsorului la capătul arborelui port-elice şi puterea efectivă a maşinii, dezvoltată la arborele motor sau la rotor în cazul turbinei.

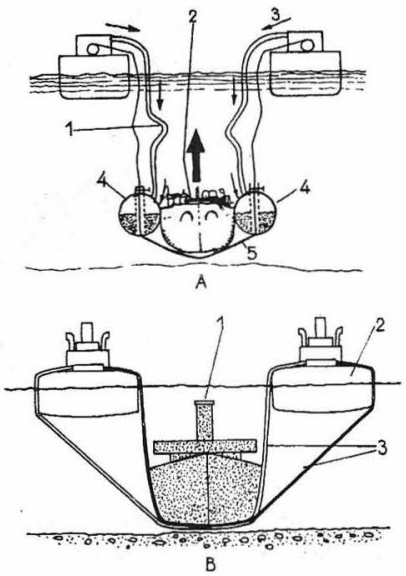
RANDĂ 1. Velă aurică întinsă la baza artimonului cu ajutorul unui ghiu (jos) şi al unui pic (sus). R. poate fi Bermudiană (sau Marconi), cu ghionder (sau spetează), cu ghiu, cu pic, latină; *v.* polacră. **R. de furtună** R. din pânză de vele mai groasă decât cea folosită la confecţionarea R. obişnuite. R.d.F. este utilizată uneori şi pe driftere, permiţându-le să vină mai uşor în vânt. **2.** Velă latină folosită până în 1780 în locul R. (1).



Randă:
1 – balansină; *2* – contrarandă sau vela picului; *3* – pic; *4* – gor; *5* – vârf; *6* – margine de învergare; *7* – şuştă; *8* – strângătorul vârfului; *9* – margine de cădere pupa; *10* – grandee de cădere pupa; *11* – strângătorul mijlocului; *12* – strângătorul bazei; *13* – ferţă; *14* – colţ de şcotă; *15* – şcota randei; *16* – şcota ghiului; *17* – ghiu; *18* – tachet; *19* – arboret; *20* – gabie; *21* – fungă; *22* – gât de lebădă cu şa; *23* – gât; *24* – margine de cădere prova; *25* – balansina ghiului; *26* – coloană; *27* – fâşie/bandă de terţarolă; *28* – sachet de terţarolă; *29* – colţ de mură; *30* – mură.

RANDĂ MARCONI Velă triunghiulară de yacht; *v.* velă Marconi.

RANFLUARE Operaţiune de aducere la suprafaţă a navelor scufundate. R. navelor mici se poate efectua cu



Ranfluare:
A – cu pontoane de ranfluare: *1* – tubulatură de aer comprimat; *2* – epavă; *3* – aer comprimat; *4* – cilindru; *5* – sârmă de ridicare. *B* – cu nave de ridicare: *1* – epavă; *2* – navă de ranfluare; *3* – sârme de ridicare.

ajutorul unei macarale/grui/capre plutitoare sau al unui tripod. Pentru R. unei nave mijlocii se trec pe sub ea chingi metalice care se virează apoi cu cabestane sau vinciuri. În cazul navelor mari, se astupă mai întâi găurile, după care se evacuează apa cu ajutorul aerului comprimat sau al pontoanelor ori al navelor de R. Un procedeu modern de R. constă în injectarea, în compartimentele navei scufundate, a spumei de materiale plastice, mai uşoare ca apa, care în contact cu aceasta se solidifică; în acest fel apa este evacuată, creându-se o flotabilitate pozitivă care readuce epava la suprafaţă.

RANFORSARE CONTRA GHEŢURILOR Mărirea rezistenţei structurale a spărgătoarelor de gheaţă şi a navelor folosite în navigaţia printre gheţuri, împotriva eforturilor de presiune a gheţurilor şi deformării pe timpul izbirii şi spargerii maselor compacte de gheaţă. Se realizează prin eşantionaj special al elementelor de structură, în special la extremităţi şi la linia de plutire; *sin.* ranforsarea navei.

RANGAL Instrument compus dintr-o tijă de fier cu ochi la un capăt, celălalt fiind ascuţit şi încovoiat sub un unghi de 90°; serveşte la spargerea bucăţilor de cărbune şi la aranjarea focurilor pe navele care consumă asemenea combustibil.

RANGOON Cap. Birmaniei, important port fluvio-maritim situat pe malul st. al Fl. Rangoon, pe braţul Irrawaddi, la 40 km de la vărsarea acestuia în G. Martaban din M. Andaman. Supr. cca 180 km²; cca 1,6 mil. loc. Datorită poziţiei sale geografice favorabile, R. s-a transformat în unul din centrele comerciale importante din S Asiei. Portul este accesibil pentru navele mari oceanice. Prin port se derulează 70% din mărfurile pentru export şi 90% din cele de import ale ţării. Centru industrial pentru ind. textilă, de prelucrare a lemnului, chimică, siderurgică, de prelucrare a petrolului. Import: maşini, utilaje, echipamente de transport; export: orez, lemn, bumbac, plumb, zinc, argint. Şantiere de reparaţii navale. Aeroport internaţional. *ist.* Întemeiat în anii 1733–1755 pe locul unui sat de pescari. Cucerit de englezi (1852), a devenit centru ad-tiv al coloniei britanice Birmania. În 1942 a fost ocupat de trupele japoneze şi eliberat în 1945 de armata naţională birmaneză şi forţele aliate. Din 1948 este cap. Birmaniei independente.

RANGUL NAVEI ŞI AL COMANDANTULUI EI „Rang" este un termen folosit pentru clasificarea generală a navelor militare în funcţie de caracteristicile lor tehnico-tactice. Cele mai mari şi mai puternice (portavioane, nave de linie, submarine oceanice) sunt de rangul I, fregatele, distrugătoarele etc. sunt de rangul II, altele mai mici fiind de rangul III, iar vedetele de rangul IV. Termenul datează din perioada navelor cu vele şi a fost probabil preluat după olandezi, fiind folosit în flotele franceză, italiană, rusă ş.a. Ruşii foloseau şase asemenea ranguri, iar comandanţii din partea superioară purtau şi ei numele de **căpitan de rangul I, II şi respectiv III,** sistem menţinut şi în zilele noastre. În occidentul latin şi în germană, rangul căpitanului se exprimă prin tipul de navă pe care îl comandă: **căpitan de navă** („navă" fiind velierul cu cel puţin trei arbori şi vele pătrate), **căpitan de fregată, căpitan de corvetă.** Germanii zic „căpitan maritim" (Kapitän zur See), iar portughezii „căpitan maritim şi de război" **(Capitão de Mar e Guerra).**

RAPEL *ist.* Semnal de goarnă pentru rechemarea abordorilor pătrunşi pe o navă a adversarului.

RAPORT DE AVARIE *MC* Document întocmit de expertul care a examinat avaria, la cererea uneia din părţile interesate. În baza acestui raport căpităniа portului întocmeşte certificatul de avarie.

RAPORT DE COMPENSARE La cârmele compensate este raportul dintre suprafaţa anterioară a cârmei şi cea posterioară, faţă de ax. Valoarea aproximativă la navele moderne este de 1/4.

RAPORTOR-DIAGRAMĂ *sin.* planşetă de manevră.

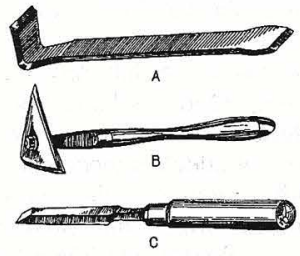
RAPORTOR RADIOLOCAŢIE/RADAR Grafic asemănător planşetei de manevră ce se foloseşte pentru a ţine plotul navelor întâlnite şi a studia manevra de evitare.

RASALHAGUE Steaua nautică α Ophiuchi, mărimea 2, 1; în arabă „Capul fermecătorului de şerpi".

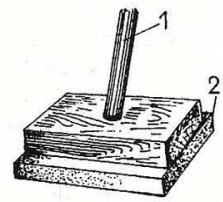
RAS TANNURAH Important port petrolier al Arabiei Saudite situat pe ţărmul de SV al G. Persic. Este prevăzut cu moluri şi puncte de acostare în radă. Lung. frontului de cheuri 8,5 km, cu ad. până la 26 m, iar în punctele de acostare în radă 36–39 m. Prin port se derulează cca 70% din exportul de petrol al Arabiei Saudite. Import: utilaje industriale şi produse alimentare. Traficul anual de mărfuri, având la bază exportul de petrol, se ridică anual la peste 300 mil. t. Este legat printr-o conductă de zona de extracţie a petrolului Abu-Safa. Portul este accesibil tancurilor petroliere de mare tonaj.

RAŞCHETARE 1. Curăţirea bordajului, punţii etc. cu ajutorul raşchetelor. 2. Înlăturarea piturii vechi de pe barcă sau de pe alt obiect din lemn, folosind o bucată de sticlă. 3. Îndepărtarea apei rămase pe punte după spălare.

RAŞCHETĂ 1. Instrument din oţel cu care se curăţă rugina de pe bordaj; poate fi dreaptă, în unghi, triunghiulară. 2. Instrument de forma unei perii cu coadă, având, în locul periilor, o placă de cauciuc; se foloseşte de obicei la raşchetarea (3) punţilor din lemn.



Raşchete:
A – încovoiată; *B* – de iaht; *C* – dreaptă.



Raşchetă de punte:
1 – coadă; *2* – cauciuc.

RAŢIONALIZÁ A stabili raţia zilnică de apă şi de alimente pe bărcile de salvare care se află la distanţe apreciabile de uscat.

RAYDIST Sistem de navigaţie electronică ce foloseşte diferenţa de fază dintre două unde (1,6–5,0 MHz). Bătaia este de 150 Mm, cu o precizie de circa 1 Mm. Sistemul foloseşte fie suma distanţelor dintre un emiţător de la bordul navei şi două staţii de recepţie la uscat (roşie şi verde, locul geometric fiind o elipsă) sau măsoară distanţa la una din staţii (locul geometric fiind un cerc), fie o combinaţie a acestora. Există şi alte

variante. Sistemul R. este întrebuințat în hidrografie.

RAZĂ DE ACȚIUNE Distanța (*S*) care poate fi parcursă de o navă, consumând întreaga cantitate de combustibil de la bord (*Qt*). Se calculează cu ajutorul formulei:

$$S = 24\ V \frac{Qt}{q+n} (\text{Mm})$$

în care: *V* este viteza; *q* – consumul zilnic de combustibil la mașini; *n* – consumul de combustibil la bord pentru alte nevoi. R.d.A. maximă corespunde vitezei economice.

RAZĂ METACENTRICĂ Raza de curbură a traiectoriei descrise de centrul de carenă când nava se înclină, în planul său transversal sau în planul său longitudinal, cu un unghi mic de înclinare. După planul în care are loc înclinarea navei, avem respectiv o rază metacentrică transversală și o rază metacentrică longitudinală. *Sin.* raza variabilă a curbei centrelor de carenă.

RAZĂ TACTICĂ DE ACȚIUNE *mil.* Distanța maximă la care se poate îndepărta o navă de punctul de staționare, cu viteza economică și având asigurat combustibilul necesar ducerii luptei și înapoierii. De regulă, R.T.d.A. reprezintă 0,3–0,5 din raza de acțiune a unei nave.

RĂDULESCU, Constantin (1878–1925; n. Preajba, Jud. Vlașca). Comandor. Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1899), cu gradul de Slt. Avansează în grade militare și asigură funcții în mari unități ale MM: Divizia de mare, Divizia de Dunăre, Apărările fluviale, Depozitele Generale ale Marinei, Comandamentul Marinei. În timpul primul RM comandă Grupul port-mine din Comandamentul Apărărilor sub Apă și concepe proiectul de mină după care s-au construit minele tip „Rădulescu", folosite pe Dunăre în anii războiului. În ianuarie 1919 este numit comandant al Diviziei de Dunăre, iar în aprilie 1919 este avansat la gradul de Cdr.

RĂSĂRIT 1. Apariția unui astru de sub orizont. Se deosebesc: **R. vizibil** (aparent), când astrul apare de sub orizontul mării și **R. adevărat**, când arcul diurn al astrului intersectează orizontul adevărat (geocentric) al observatorului. R. vizibil depinde de refracția atmosferică, de depresiunea orizontului (înălțimea ochiului observatorului) și valoarea semidiametrului aparent al astrului. R. adevărat al soarelui are loc atunci când bordul inferior al astrului se află cu 1/2–1/3 din diametrul aparent deasupra orizontului **2.** Est, Orient.

RĂSPUNDEREA COMANDANTULUI *MC* Ori de câte ori un comandant comite un act de neglijență gravă sau face greșeli grave care produc pagube sau pierderi primitorilor mărfii este personal răspunzător pentru toate consecințele ce ar decurge din această culpă.

Răspunsul mării

RĂSPUNSUL MĂRII Reflecția undelor de radiolocație pe valurile din imediata apropiere a navei, care produce în centrul ecranului o zonă cu pete luminoase ce împiedică detectarea obiectelor.

RĂSTURNA MAȘINILE A pune mașina brusc de la mers înainte la mers înapoi în caz de pericol iminent.

RĂSTURNAREA ANCOREI Răsucire a ancorei în jurul fusului atunci când una din palme întâlnește o piatră. După răsturnare, ancora se dezgroapă și ară.

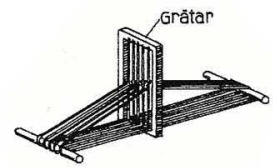
RĂSTURNAREA MAREEI Schimbare a sensului curentului de maree.

RĂSUCIRE 1. (*despre ramă*) Trecerea penei ramei prin diferite poziții în cursul ramării. În acest scop se acționează din încheieturile mâinilor, fără a freca palma pe mânerul ramei. **2.** *v.* parâmă.

RĂU DE MARE Stare neplăcută, dar trecătoare, întâlnită la cei neobișnuiți cu balansul navei. Se manifestă prin senzații de amețeală, dureri de cap, paloare, salivație abundentă, greață și vărsături. R.d.M. se datorește supraexcitării terminațiilor senzitive ale aparatului vestibular (organul echilibrului, aflat în urechea internă); *v.* naupatie.

RĂZBOI DE CURSĂ 1. *ist.* Acțiuni întreprinse împotriva navelor comerciale ale adversarului de către nave particulare care primeau în acest scop o scrisoare de marcă; *v.* și cursă. **2.** Denumire eronată dată în cele două războaie mondiale atacării comerțului maritim de către germani, care, fiind executată de nave de război, nu se încadrează în noțiunea istorică de R.d.C.

RĂZBOI DE PAIETE Dispozitiv asemănător războiului de țesut, cu ajutorul căruia se confecționează unele paiete folosind o sculă din lemn, denumită sabie.

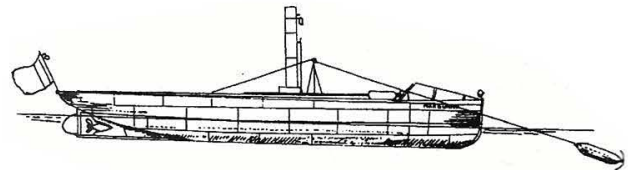


Război de paiete

RĂZBOI NAVAL Termen folosit uneori în literatura militară în sensul de parte componentă a războiului în general, care cuprinde totalitatea acțiunilor de luptă ce se duc pe teatrele maritime și oceanice de către forțele navale și aeriene ale statelor beligerante; *sin.* război pe mare.

RÂM Tip de stație de radiodocație de fabricație sovietică.

„RÂNDUNICA" *ist.* Șalupă torpiloare construită în Anglia și intrată în compunerea Flotilei de Dunăre în 1875. Caracteristici: depl. 9 t; dim. 15 × 3 × 0,75; vit. 8 Nd; armată cu torpile de școndru. În Războiul pentru Independență din 1877–1878 a fost pusă la


„Rândunica" (1877)

dispoziția flotei rusești sub denumirea de „Cesarevici", participând în noaptea de 13/14 (25/26) mai la torpilarea și scufundarea, pe brațul Măcin, a monitorului turc „Seify". Planul atacului a fost elaborat de marinarii ruși împreună cu maiorul I. Murgescu din flotila română. În memoria marinarilor români și ruși, care au participat cu succes la această acțiune, pe brațul Măcin, la

kilometrul 6, a fost ridicat un obelisc. În 1916, şalupei i s-a montat suprastructura, dar i s-au scos torpilele de şcondru, înlocuite cu torpile automobile. „R" a executat diferite misiuni şi în anii primului RM, printre care se numără şi atacul de la Giurgiu (15/28 aug. 1916) împotriva monitoarelor austriece. După 50 de ani de serviciu nava a fost radiată de pe lista flotei.

RÂNDUNICĂ Velă pătrată dispusă la cea mai mare înălţime pe un catarg, datând de la sfârşitul sec. XVIII; *v. fig.* greement; *v.* vela cerului şi vela lunii.

RÂU Curs de apă permanent sau aproape permanent alimetat de sursele de apă de la suprafaţa şi adâncimea propriului bazin. Se caracterizează prin: lungime, adâncime, viteza curentului, debit, regimul gheţurilor ş.a. Curge printr-o vale naturală şi se varsă într-o unitate hidrografică mai mare: fluviu, lac, liman ş.a. În regiunile secetoase se poate pierde în terenurile aride. La un R. se deosebesc: izvorul, cursul propriu zis (format dintre sectoare: superior, mijlociu şi inferior) în lungul căruia poate primi afluenţi. Constitue o sursă de alimentare cu apă, folosită în scopuri industriale, pentru irigaţii, o cale de transport etc.

REALĂ *ist.* Galera comandantului unei flote de galere.

„RECHINUL" *ist.* Primul submarin asamblat din secţii construite în Germania la ŞN Galaţi după un proiect olandez şi cu asistenţa tehnică a proiectantului. Lansat în 1941, a fost armat în 1943, când a intrat în serviciul operativ al Flotei. Caracteristici: Sm. torpilor de tonaj mediu (depl. 585/680 t); armament: artilerie l/88 mm naval şi AA, l/20 mm, 6 TLT 533 mm, două mot. Diesel şi 2 mot. electrice. Prima misiune operativă (cu durata de 25 zile) s-a executat în zona Zonguldak şi Batumi în bazinul estic al M. Negre (20 apr.–15 mai 1944) sub comanda LtCdr. Corneliu Lungu. Reperat, a fost supus mai multor atacuri cu grenade ASm. A doua misiune de luptă, sub comanda Cpt. Nicolae Ţurcanu, a durat 45 de zile (15 iun.–29 iul. 1944) şi s-a desfăşurat tot la coasta Caucazului, cu misiunea de supraveghere a activităţii flotei sovietice în zonele Poti–Batumi. După ieşirea României din război, nava a fost preluată de marina sovietică la 5 sept. 1944 şi restituită apoi marinei române la 5 sept. 1945. A servit până în 1959 când a fost scoasă din serviciu.

RECIF Acumulare calcaroasă sub formă de stânci submarine clădite de organisme marine (corali, madrepori, foraminifere, alge etc.), care trăiesc sub formă de colonii în mările calde (de peste 20° C) şi puţin adânci, extrăgând carbonat de calciu din apa mării. Poate fi sub apă, la nivelul apei sau la suprafaţă, prezentând un pericol pentru navigaţie.

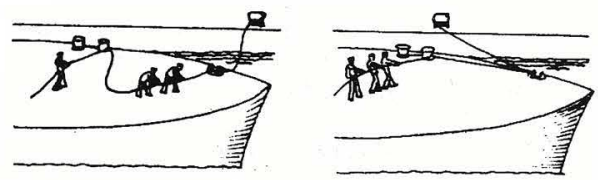
RECIFE Oraş-port situat în NE Braziliei, la Oc. Atlantic. Cel mai apropiat punct dintre America de Sud şi Europa. Centrul ad-tiv al statului Pernambuco. Cca 1,2 mil. loc. Important centru comercial pentru desfacerea bumbacului şi a zahărului. Export: bumbac, zahăr, piei, fructe, material lemnos. Oraşul este aşezat parţial pe continent, parţial pe insule şi recife (în majoritate de corali), care în prezent sunt legate prin poduri. În apropiere de R. se află o BMM a flotei braziliene.

RECLASIFICARE Revizuirea clasei unei nave în urma reparaţiilor capitale sau de avarie. Se face pe baza certificatului de inspecţie al societăţii de supraveghere care trebuie să menţioneze pentru fiecare caracteristică tehnică ce stă la baza operaţiei de clasificare, situaţia reală faţă de normativele şi standardele de clasificare. Se referă, de fapt, la menţinerea clasei navei sau la reducerea zonei de navigaţie şi la modificări privind bordul liber şi liniile de încărcare.

RECOACERE Încălzirea sferelor de fier moale, folosite la compensarea compasului, într-un cuptor special, cu cărbune de lemn, pentru îndepărtarea magnetismului indus de magneţii de compensare.

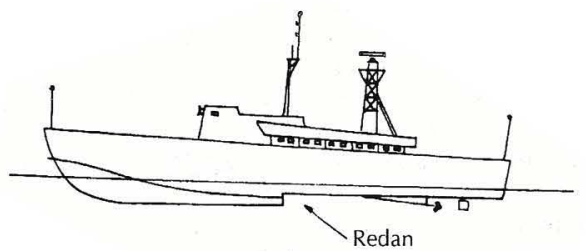
RECUL Impuls pe care-l capătă o armă de foc (tun, puşcă ş.a.) în clipa tragerii, datorită efectului presiunii gazelor asupra ţevii. Are sens contrar sensului de deplasare a proiectilului şi poate produce deplasarea întregii arme sau a unei părţi a acesteia destinată preluării R. La armele automate R. se foloseşte adesea pentru reîncărcarea acestora.

RECUPERA O PARÂMĂ A vira (a trage) parâma astfel încât să nu capete burtă.



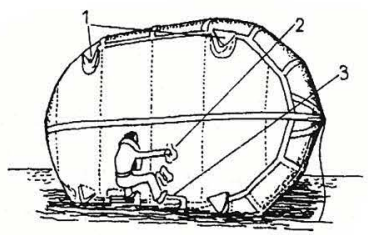
Recuperare

REDAN Proeminenţă de forma unei trepte pe fundul ambarcaţiunilor rapide, destinată reducerii rezistenţei apei la înaintare.



Redan.

REDRESARE 1. Revenirea unei nave canarisite în poziţie normală. În cazul navelor angajate (*v. fig.* angajat) R. se obţine prin ancorare şi, eventual, prin tăierea catargelor;



Redresarea unei plute de salvare:
1 – buzunare de apă; *2* – mâner; *3* – butelie cu CO_2.

la navele de luptă R. se face, în caz de gaură de apă, inundând un compartiment din bordul opus. **2.** Readucerea în poziţie normală a unei nave scufundate sau puse pe uscat. În acest scop de utilizează pontoane ridicătoare, grui şi alte mijloace mecanice. **3.** *fl.*

Manevră ce se execută pentru a combate căderea unui convoi. 4. Revenirea în poziție dreaptă, datorită stabilității, a unei nave care dă bandă. 5. Readucerea în poziție normală a unei plute răsturnate, folosind scoabele de pe fundul acesteia.

REDUCEREA LEGĂTURILOR Simplificarea legăturilor unei nave acostate la cheu, lăsând doar numărul de parâme strict necesar care se molează la manevra de plecare; *sin.* simplificarea legăturilor.

REDUCEREA SONDELOR Calcularea adâncimii în raport de zero al hărții marine, luând ca bază adâncimea indicată de sondă și ținând seama de presiunea atmosferică, de înălțimea mareei etc.

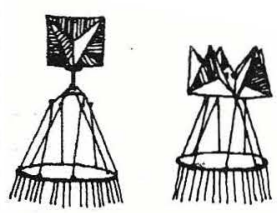
REDUCEREA VELATURII Reducerea suprafeței velice a navei când vântul este prea puternic. Operațiunea începe de la velele de sus, procedându-se astfel încât nava să nu se dezechilibreze. De asemenea, se poate recurge și la terțarolare.

REDUCERI UZUALE *MC* Scăderile aplicate la despăgubirile acordate anumitor avarii, conform uzului comercial care există în asigurările maritime.

REFARISIRE Operațiunea de alegere și separare a mărfurilor stricate sau de calitate inferioară de cele bune. Termenul se aplică, de regulă, la fructe, mirodenii și tutun.

REFLECTOR DE MAGAZIE (LAMPĂ SOARE) Lampă electrică, cu abajur circular, prevăzută cu mai multe becuri, instalată noaptea pe punte, deasupra gurii de magazie sau în magazie, pentru iluminarea locului de muncă. La tancurile petroliere se folosesc lămpi speciale antiexplozive.

REFLECTOR DE RADIOLOCAȚIE 1. Poliedru metalic montat pe o geamandură pentru a putea fi distinsă mai ușor pe ecranul radiolocatorului; *sin.* reflector radar. 2. *mil.* Instalație metalică poliedrică, amplasată pe uscat sau pe apă și folosită pentru mascarea țintelor reale, precum și împotriva detectării prin radiolocație; *sin.* reflector poliedric.



Reflector de radiolocație

REFLECTOSCOP Aparat cu ajutorul căruia ecranul radiolocatorului este proiectat pe harta marină. În acest scop se utilizează două hărți, decupate în fâșii, care se introduc în aparat.

REFLUX Fază a fenomenului de maree în care nivelul mării scade de la o poziție maximă numită „maree înaltă" la o poziție inferioară numită „maree joasă"; *v.* maree.

REFRACȚIA VALURILOR Schimbarea direcției valurilor din larg în momentul atingerii coastei. R.V. poate avea o mare importanță în operațiile de debarcare.

REFRACȚIE ASTRONOMICĂ Refracție în atmosfera terestră a unei raze de lumină provenite de la un astru.

REFRACȚIE COSTIERĂ Deviere a undelor unui radiofar în momentul trecerii de pe uscat deasupra mării. Valoarea R.C. este proporțională cu distanța la care radiofarul se află în interiorul uscatului și cu unghiul format de direcția de propagare a undei și normala la coastă.

REFRACȚIE DE RADIOLOCAȚIE Refracția undelor emise de radiolocator în atmosfera terestră, fenomen datorită căruia orizontul de radiolocație este mai îndepărtat decât orizontul geometric; *sin.* refracție radar.

REFRACȚIE TERESTRĂ Refracția razelor de lumină în straturile joase ale atmosferei terestre.

REFUZA (*despre vânt*) A gira spre prova navei (*a nu se confunda cu a se înapoia*).

REGATA BERMUDA (Regata Bermudelor) (*engl.* Bermuda Race) *spt.* Una dintre cele mai mari regate oceanice din lume, organizată pentru yachturi cu vele. Inițiată în 1906, se desfășoară din doi în doi ani începând din 1924 (cu excepția perioadei celui de al doilea RM). Începând din 1936, are loc pe distanța de 635 Mm (1020 km) între portul american Newport (statul Rhode Island) și Ins. Bermude. Este organizată în comun de Cruising Club of America și Royal Bermuda Yacht Club, câștigătorul fiind stabilit pe baza unei formule de handicap. Începând din 1986 se acordă premii separate pentru cea mai rapidă ambarcațiune. Un record al R.B. a fost stabilit în 1956, când un yawl numit „Bolero" aparținând suedezului **Sven Salen** a parcurs distanța de concurs în 70 de ore, 11 minute și 37 de secunde. La regata din 1986 a participat și nava-școală românească „Mircea", dar navele plecate din Hamilton au trebuit să-și încheie cursa în largul oceanului la 24 iunie, din cauza lipsei vântului.

REGATA NAVELOR MARI CU VELE (*engl.* Tall Ships Race) Regată care își are originea în anul 1956 când s-a organizat primul concurs între porturile Torbay (Marea Britanie) și Lisabona (Portugalia) pentru a sensibiliza opinia publică față de reducerea tot mai accentuată pe plan mondial a numărului navelor mari cu greement pătrat. Pentru a participa la regată, velierele nu trebuie să fie neapărat mari și nici să aibă obligatoriu vele pătrate. Lungimea minimă impusă, la linia de plutire este de 9,14 m. Cel mai mare număr de nave participante până în prezent a ajuns la 135 din aproape 30 de țări. Cea mai mare navă înregistrată este „Sedov" (Rusia). Regatele, susținute de sponsori, s-au desfășurat în fiecare an în diferite zone din apele care înconjoară Europa și cuprind de regulă patru orașe gazdă. În ediția din 2004, numită „Tall ships Challenge 2004", la care a participat și nava-școală românească „Mircea" aceasta a inclus în programul său orașele din SUA și Canada (Cherleston, Baltimore, Providence, New London, Halifax ș.a.).

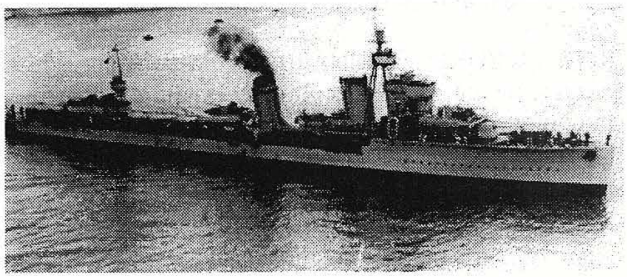
REGATĂ Cursă sportivă la care participă ambarcațiuni cu rame, cu vele sau cu motor.

„REGELE CAROL I" *ist.* Navă de pasageri construită pentru SMR în ȘN Fairfield din Glasgow–Scoția. A intrat în serviciu la 14 iul. 1898. Caracteristici: depl. 2369 t; capacit. de încărcare 600 tdw; dim. 106,7 × 12,5 × 4,3 m; 650 CP; vit. 18 Nd. A fost utilizată în principal pe linia orientală: Constanța – Constantinopol (Istanbul)–Pireu–Smirna. În primul RM s-a aflat la dispoziția flotei ruse din M. Neagră și folosită ca Cr. auxiliar fiind armată cu IV tunuri de 100 mm. A participat la bombardarea

porturilor de pe litoralul turcesc (1916–1918). În perioada interbelică a reluat cursele pe linia Constanța–Orient. În al doilea RM a fost rechiziționată pentru marina militară și amenajată ca puitor de mine (1941). A participat la minarea zonei Constanța (iun. 1941) și în zona Varna–Sozopol (oct. 1941). A participat la operațiuni de apărare a litoralului și la asigurarea comunicațiilor în sectorul vestic al M. Negre. În timpul operațiunilor de la Varna a lovit o mină lansată de Sm. sovietic L-4 și s-a scufundat la 10 oct. 1941. Și-au pierdut viața 23 oameni din echipaj.

„REGELE CAROL II" *ist.* Pasager fluvial construit la ȘN Turnu Severin și lansat la apă în 1936 în prezența regelui Carol II și a președintelui Rep. Cehoslovace Eduard Beneș. Realizat exclusiv de către constructorii navaliști severineni „R.C. II" a fost în acea perioadă cel mai mare pasager fluvial din Europa. Caracteristici: compus din 8 compartimente etanșe, având 3 punți: de promenadă, superioară și de comandă; dim. 85 × 11,5 × 1,90 m; 2 motoare cu o putere totală de 1400 CP; vit. 40km/h. În timp de război putea fi folosit ca navă de transport pentru 1000 persoane sau ca navă-spital. În 1940 pasagerul a fost rebotezat „Mihai Viteazul".

„REGELE FERDINAND" *ist.* Distrugător construit între anii 1927–1930 împreună cu nava soră „Regina Maria" la ȘN Pattison din Napoli. La data intrării în serviciu erau cele mai moderne nave de luptă din M. Neagră. Caracteristici: depl. 1540 t (2 000 t în plină încărcătură); dim. 101 × 9 × 3,5 m; turbine Parsons de 45 000 CP.; vit. 37 Nd. Artilerie: V/120 mm tragere centralizată, I/76 mm AA, II/37 mm AA, mitr. II/13,2 mm; 6 TLT/533 mm, posibilitatea de ambarcare a 40 mine marine pe punte. Împreună cu Ds. „Mărășești" și „Mărăști", au format Escadrila de Ds., principala unitate de luptă a MM și școală de pregătire de valoroși comandanți de Ds. în perioada interbelică și în timpul celui de al doilea RM. În campaniile din 1941–1944, datorită capacității lor superioare de luptă, Ds. „R.F." și „R.M." au fost întrebuințate cu precădere în misiuni de apărare a litoralului propriu (lupta navală din fața Constanței la 26



Distrugătorul „Regele Ferdinand"

iun. 1941), escortarea convoaielor petroliere pe drumul Bosforului, la Odessa (1941–1943), Crimeea (1943–1944), precum și la cea mai importantă operație aero-navală din M. Neagră: retragerea trupelor germano-române din Crimeea. Ds. „R.F." a fost de două ori lovit de aviația inamică, având avarii, morți și răniți din echipaj. La comanda Ds. „R.F." s-au distins în această perioadă Cpt. Cdr. Izvoranu Tudor, Lt. Cdr. Voinescu Victor, Cpt. Cdr. Gherghel Arpad, Lt. Cdr. Samson Titus (toți decorați cu Ord. „Mihai Viteazul") și Ltcdr. Bujoreanu Florin. Pavilionul navei a fost decorat cu Ord. „Steaua României" cu panglici de Virtute militară. După ieșirea României din război, cele două nave au fost preluate de marina sovietică, fiind restituite Marinei Române la 12 aug. 1951, care le-a utilizat sub siglele D-21, D-22 până în 1959, când au fost casate și dezmembrate.

REGENSBURG Oraș din Germania (Bavaria), port la Dunăre și punct important de trafic fluvial. Cca 150 mii loc. Centru industrial și comercial. Ind. electrotehnică, constr. de mașini, textilă, poligrafică, alimentară (în special prod. zahărului și a berii). *ist.* Localitatea celtică, Ratisbona a fost cucerită de romani în 179 d.Hr. și transformată într-o tabără militară: Castra Regina. Din 1871 face parte din Statul Federal German.

REGGIO DI CALABRIA Oraș în S Italiei (Reg. Calabria), port pe coasta de E a Str. Messina. Cca 170 mii loc. Sunt dezvoltate ind. alimentară (prelucrarea citricelor), de prelucrare a lemnului. Pescuit. Nod de comunicații. Este legat printr-o linie de feribot cu portul Messina (Sicilia).

REGIA AUTONOMĂ A PORTURILOR ȘI CĂILOR DE COMUNICAȚIE PE APĂ (RAPCA) Instituție constituită în 1929 în baza legii pentru organizarea și administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor publice. Astfel, fosta Direcțiune Generală a PCA înființată în 1908 a fost transformată în RAPCA dar și-a păstrat structura anterioară. A început să funcționeze cu buget propriu din 1930. În 1934, după patru ani de funcționare cu rezultate notabile, s-a transformat în Administrația Comercială a PCA.

REGIM DE NAVIGAȚIE 1. Totalitatea restricțiilor, reglementărilor și normelor de drept intern sau internațional ce trebuie respectate de orice navă care navigă în apele teritoriale sau internaționale. 2. *mil.* Sistem organizat în anumite sectoare maritime în scopul asigurării navigației și staționării în siguranță a navelor. Cuprinde reguli privind intrarea și ieșirea din port, trecerea prin pase, respectarea itinerarelor stabilite, respectarea sistemului de comunicare și alarmare etc.

REGIMUL JURIDIC INTERNAȚIONAL AL DUNĂRII Reglementare juridică prin diferite tratate și convenții a navigației pe Dunăre. Primul tratat a fost încheiat în 1616 între Austria și Turcia. O importanță deosebită prezintă Tratatul de la București (1812) încheiat între Rusia și Turcia, prin care se acordau libertăți mai mari de navigație, ceea ce a dus la înviorarea comerțului pe Dunăre. Abia în 1856, prin Tratatul de la Paris, fluviul Dunărea este internaționalizat pentru navigație. După primul război mondial a fost elaborat „Statutul definitiv al Dunării" (Paris, 1921), înființându-se două comisii: „Comisia Europeană a Dunării" (CED) (formată din reprezentanții României, Angliei și Italiei) și „Comisia Internațională a Dunării (CID)" în care intrau, pe lângă statele riverane, și marile puteri membre ale CED. Prin acest statut navigația pe Dunăre era pusă de fapt la dispoziția marilor puteri, ceea ce constituia o încălcare a drepturilor suverane ale statelor riverane. După cel de al doilea război mondial a fost încheiată, la Belgrad

(1948), o nouă convenție asupra regimului navigației pe Dunăre. Convenția de la Belgrad proclamă navigația pe Dunăre liberă și deschisă pentru cetățenii, navele comerciale și mărfurile tuturor statelor, pe bază de egalitate în ceea ce privește taxele portuare și de navigație, precum și condițiile generale ale navigației comerciale. Se exceptează cabotajul între porturile aceluiași stat. Regimul stabilit de această convenție se aplică în sectorul cuprins între Ulm și M. Neagră, prin brațul Sulina. Navigația pe Dunăre a navelor militare ale statelor neriverane este interzisă, navele militare ale statelor riverane putând naviga numai în apele naționale respective, până la firul apei. Țările riverane au dreptul de a efectua supravegherea vamală și sanitară a fluviului și de a aplica reguli de navigație pe porțiunea ce le aparține, în conformitate cu regulile generale de navigație stabilite de o comisie a Dunării, compusă din reprezentanții tuturor țărilor dunărene.

REGIMUL FLUVIULUI Ansamblul fenomenelor care caracterizează stările unui fluviu: variația nivelului apei, debitului, pantei, vitezei curentului etc.

REGIMUL STRÂMTORILOR Reglementare juridică prin tratate și convenții a trecerii navelor comerciale și militare prin strâmtori. Din punctul de vedere al regimului de navigație, se deosebesc: a) strâmtori prin care trec căi maritime internaționale și care sunt libere pentru navigația navelor (inclusiv a celor militare) aparținând tuturor statelor, chiar dacă se găsesc în limitele apelor teritoriale; b) strâmtori cu regim special de navigație, reglementat de convenții internaționale; c) strâmtori prin care nu trec căi maritime internaționale și al căror regim de navigație este reglementat de statele suverane.

REGINA CHARLOTTE Arh. în Oc. Pacific, de-a lungul coastelor canadiene. Supr. 9,5 mii km². Cca 3 mil. loc. Relief muntos cristalin și vulcanic cu alt. max. 1202 m. Exploatări carbonifere și forestiere. Pescuit.

„REGINA MARIA" *ist.* Distrugător care, alături de Ds. „Regele Ferdinand", a participat la, aceleași acțiuni de luptă fără a suferi avarii sau pierderi umane. La comanda navei s-au distins: Cpt. Cdr. Diaconescu Paul, LtCdr. Săvulescu Eugen (decorat cu Ord. „M. V."), LtCdr. Roșescu Gheorghe (decorat cu Ord. „M. V.") și LtCdr. Bercea Alexandru; *v.* „Regele Ferdinand".

„REGINA MARIS" *ist.* Velier tip goeletă cu trei arbori sub pavilion SUA construit în anul 1908 la șantierul naval din Svendborg – Suedia cu destinația transport mărfuri. În anul 1966, într-o stare avansată de degradare, a fost achiziționat de Education Society din Boston – SUA, care îl modernizează și îl transformă în navă de cercetări oceanografice. De regulă, ia la bord și 25 cadeți ai școlii navale. Caracteristici: depl. 480 t; dim.: 45 × 7,50 × 3,6 m; echipaj 50 oameni.

REGINA MARY, Țara – Porțiune a coastei Antarctice, între Capul Filchner (91°51' long. E și cca 102° long. E), cu înălțimi de cca 1300 m, unde se găsește stațiunea polară rusă Mirnâi.

REGISTRU *sin.* societate de clasificare.

REGISTRU DE MĂRFURI Registru ținut la bord de ofițerul secund în care acesta înscrie, după conosamente și foile de pontaj, cantitățile de marfă încărcate în fiecare magazie, pentru fiecare primitor în parte.

REGISTRU DE SCARĂ Registru păstrat la scara sau schela navei, în care se înscriu toate persoanele ce sosesc sau pleacă de la bord.

REGISTRU ISTORIC AL LANȚURILOR Document în care se înregistrează poziția cheilor de lanț în puțul lanțului pentru a stabili gradul de solicitare a fiecărei chei. Pe baza datelor înscrise în acest document se procedează la întoarcerea lanțurilor.

REGISTRU LLOYD (Lloyd's Register of Shipping) Societate de clasificare a navelor înființată la jum. sec. al XVII-lea, recunoscută oficial de Ministerul Comerțului din Anglia și legată de Corporația de asigurare Lloyd. Are ca obiect supravegherea construcției, reparației și modernizării navelor comerciale maritime și acordarea clasei de registru, oferind astfel asiguratorilor o garanție obiectivă și independentă asupra stării tehnice a navelor oferite spre a fi asigurate sau folosite pentru transportul pe mare. Anual R.L. publică o carte a Registrului (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping), care cuprinde navele comerciale maritime engleze și străine care poartă clasa Lloyd și porturile de înmatriculare a acestora.

REGISTRU MATRICOL Registru în care se înscriu la căpitănia portului și, centralizat, la Inspectoratul Navigației Civile toate navele de categoria I (navele autopropulsate cu o putere mai mare de 45 CP, velierele de cursă lungă și navele cu sau fără propulsie care depășesc 10 tone metrice). Toate celelalte nave fac parte din categoria II și se înscriu în alt registru de evidență al căpităniei portului.

REGISTRUL NAVAL ROMÂN Societate de clasificare română. A încheiat contracte cu toate marile societăți de clasificare străine pentru a acționa în numele lor. R.N.R. este împuternicit de guvernul român să supravegheze aplicarea convențiilor internaționale privind siguranța navelor, emițând certificate în numele acestuia.

REGULA BUNEI MARINĂRII Regulă care prevede ca orice manevră să fie executată cu hotărâre, din timp și în conformitate cu practica marinărească.

REGULA CONSTRUCTORULUI Regulă empirică de măsurare a tonajului, folosind formula $\frac{L-3B/5B^2}{188}$, în care L este lungimea navei între perpendiculare, iar B – lățimea la cuplul maestru; *v.* tonaj registru.

REGULA DUNĂRII Regulă de stabilire a spațiului ocupat de aparatul motor al navei, aplicată inițial de Comisia Europeană a Dunării în calcularea tonajului net. Acest spațiu este egal cu spațiul măsurat, la care se adaugă 75% pentru buncăre.

REGULA GERMANĂ Regulă de stabilire a spațiului ocupat de aparatul motor în vederea calculării tonajului net. Acest spațiu este egal cu spațiul efectiv măsurat.

REGULA JUMĂTĂȚII DE MILĂ Regulă aplicată în practica încrucișării navelor pe mare, care prevede emiterea semnalelor acustice regulamentare când

distanța dintre cele două nave este egală cu o jumătate de milă. Sub această distanță apare pericolul de coliziune.

REGULAMENTUL INTERNAȚIONAL PENTRU PREVENIREA ABORDAJELOR PE MARE Regulament privind siguranța navigației, aplicat tuturor navelor, în care se prevăd norme de evitare, lumini, semnale de prevenire a coliziunilor pe mare. Primul regulament a apărut la sfârșitul sec. XIX, legiferând de fapt regulile statornicite printr-o veche tradiție. Acesta a fost modificat de mai multe convenții internaționale. Ultima ediție (1972), la care România a aderat la 23 decembrie 1974, a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1976, fiind obligatorie pentru toate navele civile și militare.

REGULI DE CONSTRUCȚIE Reguli elaborate de o societate de clasificare pentru construcția navelor, mașinilor și instalațiilor de bord, pe baza cărora societatea respectivă acordă clasa sa.

REGULI DE DRUM Reguli de navigație privind luminile, semnalele de zi pe care trebuie să le poarte o navă, normele de evitare între nave etc. Unele sunt internaționale, ca „Regulile pentru evitarea coliziunilor pe mare", altele sunt locale, valabile pentru un anumit fluviu, canal, port etc. Primele R.d.D. au fost elaborate de amiralul Richard Howe în 1776. Una dintre aceste reguli – „nava cu vele navigând cu murele la babord este obligată să evite" – este valabilă și în zilele noastre.

REGULI DE EVITARE Parte din Regulile de drum ce se referă la manevra navelor care se întâlnesc astfel: dintre două nave cu vele evită nava cu murele la babord; dacă amândouă navele au murele în același bord, evită nava din vânt; navele cu propulsie mecanică evită navele cu vele, navele ajunse din urmă, navele văzute la tribord; două nave cu propulsie mecanică, având drumuri opuse, vin la tribord ș.a.

REGULI DE SIGURANȚĂ Reguli înscrise în Regulamentul Serviciului la Bord și adoptate de fiecare navă pentru combaterea incendiilor, a găurilor de apă etc.

REGULILE DE LA HAGA Asociația de drept internațional, împreună cu reprezentanții încărcătorilor, armatorilor, bancherilor și asigurătorilor, în conferința ținută la Haga în septembrie 1921, au adoptat reguli cu privire la transportul maritim pe bază de conosament, definind drepturile și răspunderile cărăușului și ale încărcătorului cu scopul de a concilia interesele părților. Regulile elaborate la Haga au dat naștere Convenției internaționale de la Bruxelles din 25 august 1924 pentru unificarea unor reguli în materie de conosamente.

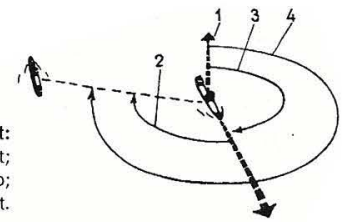
REGULILE DE LA VISBY Reguli de drept maritim ale portului Visby (Suedia), datând din sec. XIII.

REGULILE MOORSOM Metodă de calcul al volumului spațiilor închise ale corpului navei în măsurătorile de tonaj, inițiată de George Moorsom (Marea Britanie) în anul 1854 și aplicată apoi în majoritatea statelor. După acest sistem tonajul navei se calculează în picioare cubice și se exprimă în tone registru (tona registru este egală cu 100 picioare cubice sau cu 2,832 mc).

REGULILE YORK-ANVERS Cod de reguli privind reglementarea avariilor comune, care se aplică în cazul când sunt acceptate de părți prin contracte de asigurare, Charter Party sau conosament.

REGULUS Steaua nautică α Leonis (Leul); mărimea 1,3.

RELEVMENT Unghiul format între o direcție dată și direcția spre un obiect. În cazul în care direcția dată este Nordul adevărat, magnetic sau compas, R. se numește adevărat, magnetic sau compas și se contează de la 0° la 360°; în cazul în care direcția dată este axul navei, se obține R. prova care se contează de la 0° la 180°, spre babord sau tribord. **R. de fundarisire** R. unui obiect de la uscat în momentul în care urmează a fi fundarisită ancora. **R. de siguranță** R. socotit din larg, care permite navigația în siguranță dacă nu este depășit de navă. **R. reciproce** R. luate simultan de la bord și de la un compas de compensare de la uscat, ultimul nefiind influențat de magnetismul navei. Prin urmare, diferența dintre cele două R. va fi diferită de 180° cu o valoare egală cu deviația compasului. **R. succesive** R. luate la același obiect la anumite intervale de timp. ◇ „A lua un R." A determina un R. cu ajutorul compasului.

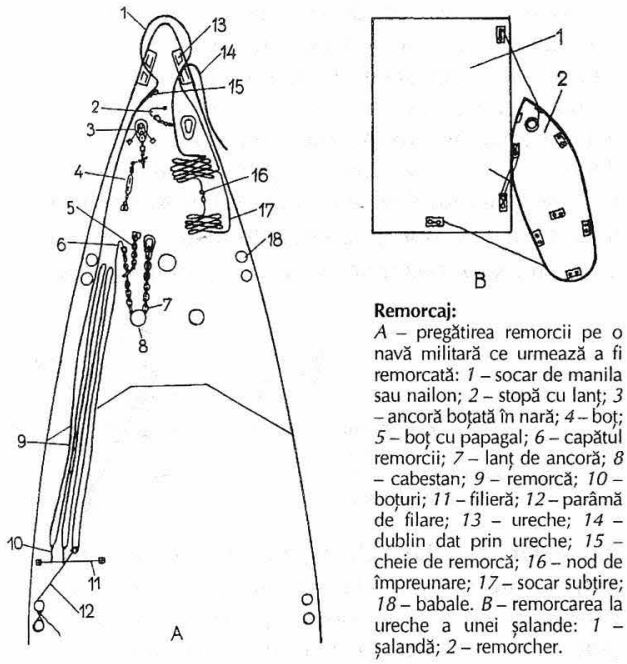


Relevment:
1 – Nord adevărat;
2 – relevment prova; *3* – cap;
4 – relevment adevărat.

RELIEFUL FUNDULUI Denumirea în ansamblu a formelor accidentate ale fundului oceanelor și mărilor care constituie trei zone principale ca adâncime: **platforma continentală**, cuprinsă între linia ce separă uscatul de mare și linia batimetrică de 200 m; **platoul submarin** cu relief accidentat, cuprins între linia de unde adâncimile cresc brusc și până la adâncimi ce depășesc 3000 m; **patul mării** (oceanului) care reprezintă zona cea mai întinsă a oceanului planetar și relativ puțin accidentată. Se disting deasemenea depresiuni și munți submarini, bariere de corali, înălțimi vulcanice ș.a. Reliefui fundului oceanelor și mărilor influențează folosirea submarinelor, minelor, aparaturii hidroacustice, ancorarea navelor etc. R.F. este reprezentat pe hărți prin izobate (curbele care unesc punctele cu aceeași adâncime). Prima hartă cu relief submarin – în proiecție Mercator – a fost întocmită în 1579. Stabilirea reliefului submarin pe suprafețe întinse ale oceanului Planetar a fost posibilă abia după inventarea sondei ultrason.

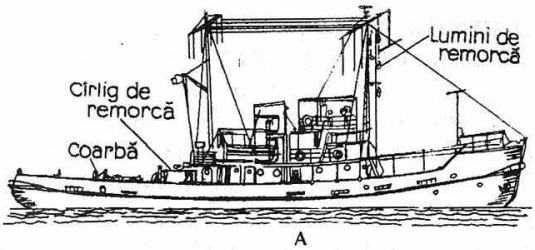
REMORCÁ A deplasa o navă fără propulsie sau o navă care nu-și poate pune în funcțiune mașinile, folosind o altă navă. **R. înapoi** A deplasa cu ajutorul unei remorci date navei remorcate. Este procedeul obișnuit de remorcare în mare și pe Dunăre; *sin.* a R. la cârlig. **R. la deal/vale** *fl.* A R. în sens contrar curentului/în sensul curentului apei; *sin.* a R. în amonte/aval. **R. la ureche** A R. bord la bord; acest procedeu se folosește numai în port, pe fluviu și rareori pe mare calmă, în radă etc., purtând și denumirea de remorcare la braț.

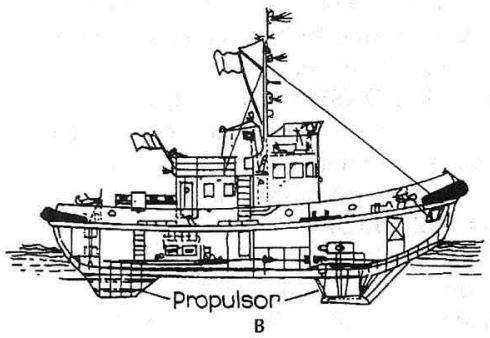
REMORCAJ *sin.* remorcare.
REMORCAJ ÎN TAMDEM Remorcaj executat cu două remorchere în linie de şir.
REMORCARE Acţiunea de a remorca o navă; *sin.* remorcaj. **R. grecească** *fl.* R. înapoi, cu dana de şlepuri în linie de front; între cele două şlepuri din mijloc se interpune un şcondru orizontal pentru a crea un gol prin care să se scurgă siajul remorcherului, reducând astfel rezistenţa la înaintare. Acest procedeu este folosit pe Dunărea de Jos; *v. fig.* convoi. **R. în labă de gâscă** R. simultană a mai multor nave, care nu formează o dană.



Remorcaj:
A – pregătirea remorcii pe o navă militară ce urmează a fi remorcată: *1* – socar de manila sau nailon; *2* – stopă cu lanţ; *3* – ancoră botată în nară; *4* – boţ; *5* – boţ cu papagal; *6* – capătul remorcii; *7* – lanţ de ancoră; *8* – cabestan; *9* – remorcă; *10* – boţuri; *11* – filieră; *12* – parâmă de filare; *13* – ureche; *14* – dublin dat prin ureche; *15* – cheie de remorcă; *16* – nod de împreunare; *17* – socar subţire; *18* – babale. *B* – remorcarea la ureche a unei şalande: *1* – şalandă; *2* – remorcher.

REMORCARE PRIN ÎMPINGERE *v.* împingere.
REMORCAT *sin.* remorcă (2).
REMORCĂ 1. Parâmă cu ajutorul căreia se remorchează o navă. Poate fi sârmă, parâmă vegetală, parâmă din plastic, parâmă combinată cu lanţ. **R. dreaptă** R. dată nemijlocit navei remorcate. **R. în cruce** R. oblică, care se dă cu ajutorul unei parâme intermediare (socar) şi al unei bandule, prinzându-se de lanţul ancorei navei remorcate cu o cheie de ancoră ori cu o cheie de R. sau luându-se volta la babale ori la obiecte rezistente. Uneori R. se dă la o labă de gâscă sau la o centură de R. **R. pentru ţinte navale** R. plutitoare din sârmă pe care sunt înşirate rondele din plută; deasupra acestora se află un înveliş din pânză de vele. ◇ „Luarea la R." Manevră constând din apropierea, darea şi întinderea remorcii. **2.** Navă remorcată.
REMORCHER 1. Navă specializată în remorcarea altor nave. Se caracterizează prin dimensiuni mici, putere de tracţiune şi manevrabilitate sporite, care îi permit să manevreze uşor navele mari în spaţiile limitate ale porturilor. Distingem: **R. fluvial, R. maritim, R. portuar, R. de cataracte, R. de salvare, R. împingător. 2.** Navă care remorchează o altă navă. În timpul remorcajului intră, din punct de vedere al Regulilor de drum, în categoria R.





Remorchere:
A – maritim; *B* – portuar cu palete verticale.

REMU (Remuu) Creşterea sau scăderea nivelului unui curs de apă datorită vântului.
RENI Port ucrainean pe malul st. al Dunării la Mm 66 (km 120 de la vărsare). Frontul de cheuri se întinde pe malul apei pe o distanţă de cca 5 km, cu adâncimi până la 8,2 m. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Se tranzitează petrol şi produse petroliere, cărbuni, minereuri, mărfuri generale. Gară fluvială de pasageri. Ateliere de reparaţii navale.
REPARAŢIA NAVEI Ansamblul de măsuri organizatorice şi tehnologice menite să preîntâmpine scoaterea prematură din funcţiune a navelor. Distingem: **R. planificate** şi **R. neplanificate.** R. planificate cuprind: **Revizia tehnică** (R.T.), care constă din controlul, întreţinerea şi eventuale remedieri la mecanismele şi instalaţiile navei; se execută, de regulă săptămânal, conform normativelor tehnice. **R. curentă** 1. (R.C. 1), care constă din lucrări de remediere a defecţiunilor şi de menţinere a navei în stare tehnică corespunzătoare; se execută, în medie, o dată pe an; **R. curentă** 2 (RC. 2) care reprezintă o categorie de bază a R.N. şi coincide cu inspecţia Registrului de reclasificare; în cadrul R.C. 2 se efectuează reparaţii la corpul navei, demontări, verificări, înlocuiri etc.; R.C. 2 se execută de şantier, cu participarea echipajului, între două campanii, în medie o dată la 4 ani, dacă R.C. 1 şi R.T. au fost efectuate la timp. **R. capitală** (R.K.) Ansamblul lucrărilor de reparaţii necesare refacerii capacităţii navei, care se efectuează atunci când uzura corpului, mecanismelor şi instalaţiilor se apropie de limita admisă. Se execută de şantier, după 8–12 ani de exploatare, dacă R.T., R.C. 1 şi R.C. 2 au fost efectuate la timp. Din R. neplanificate fac parte: **R. accidentale**, care se efectuează în cazul avarierii unor elemente din ansamblul navei, când se execută numai reparaţia ele-

mentelor specificate în procesul-verbal de constatare a avariei; **modernizarea şi reutilarea navei**, care au ca scop prevenirea uzurii morale, luându-se măsuri de perfecţionare tehnică; se execută, de obicei, concomitent cu R.C. 2 sau R.K.

REPER DE NAVIGAŢIE Obiect de la uscat care este trecut pe harta marină şi serveşte la navigaţia costieră.

REPER RADAR/RADIOLOCAŢIE Reper de navigaţie uşor de observat pe ecranul radiolocatorului. Asemenea repere sunt trecute pe hărţile marine moderne.

REPETITOARE Navă care repetă semnalele transmise de comandantul şef.

REPETITOR 1. *v.* Codul internaţional de semnale. 2. Aparat care repetă, prin comandă de la distanţă, indicaţiile unui instrument nautic, de ex., R. compasului giroscopic, R. lochului etc.

„REPUBLICA" Navă militară de comandament, cu zbaturi, rebotezată după 1989 „Lt. Cdr. Vasile Păun".

RESACĂ Agitaţie neuniformă a apei, provocată de revenirea spre larg a valurilor ce se reflectă de o coastă abruptă, dând naştere unor fenomene de interferenţă, foarte periculoase uneori pentru ambarcaţiunile care abordează coasta.

„RESEARCH" Velier de tip bric-goeletă (cu doi arbori) sub pavilion britanic, construit în anul 1938 la Dartmouth-Anglia. Navă amagnetică (lanţuri, ancore, sarturi, tacâmuri, conserve, maşini de scris şi alte obiecte personale ale echipajului sunt confecţionate din bronz, alamă, aramă etc.) destinată cercetărilor ştiinţifice. Caracteristici: depl. 770 t; dim.: 17,50 × 11 × 4,35 m. Echipaj 34 oameni.

RESTRICŢII DE ÎNCĂRCARE Termen de asigurare maritimă prin care se stabilesc restricţii cu privire la încărcarea unor anumite feluri şi cantităţi de mărfuri ce urmează a fi transportate pe mare.

RETARDAŢIE *v.* întârziere.

RETENŢIE PENTRU REMORCAJ Drept instituit prin lege sau prin contractul de remorcaj, în virtutea căruia proprietarul remorcherului poate reţine obiectul remorcat, în mâna unei terţe persoane, până la plata sumei datorate, iar în caz de vânzare a bunului, de a fi despăgubit cu preferinţă faţă de alţi creditori.

RETINSCHI, Alexandru (1920–2000 n. Odessa) Absolvent al Academiei de Ştiinţe Economice. S-a ocupat de activitatea editorială. Autor a numeroase cărţi şi articole de popularizare a marinei şi a călătoriilor pe mare, între care: **Învingătorii Mărilor** (1965), **Epopeea navelor**, (1972 şi 1979), **Mari navigatori în jurul lumii** (1983), **Orizonturi polare** (1986), **Fascinaţia şi comorile mărilor**)1988) ş.a.

REŢETAR Normativ conţinând un ansamblu de alimente şi raţii alocate echipajelor navelor comerciale, pentru fiecare om în parte, în decurs de o zi. Majoritatea statelor maritime au reglementat prin lege un reţetar minim.

REŢINEREA NAVEI *MC* Staţionarea navei într-un port peste timpul prevăzut de normele de încărcare / descărcare şi plătit prin contrastalii; pe timpul R.N. se percepe un tarif mai ridicat decât contrastaliile, care poartă denumirea de cheltuieli de reţinere.

RÉUNION Ins. vulcanică în Arh. Mascarene din Oc. Indian, la cca 700 km E de Ins. Madagascar. Departament de peste mări al Franţei (din 1946). Supr. 2510 km²; cca 420 mii loc. Relief muntos, cu vulcani activi, alt. max. 3069 m, câmpii litorale înguste. Climă tropicală maritimă. Păduri tropicale şi savane. Culturi de trestie de zahăr, cafea, vanilie, tutun. Creşterea animalelor. Export: zahăr, cafea, rom, uleiuri de esenţă. Centru ad-tiv: Saint Denis. *ist.* Descoperită de portughezi în 1513. Colonie franceză din sec. XVII sub denumirea de Bourbon. Numele actual din 1793.

REVERBERAŢIE 1. Persistenţă a unui sunet într-o încăpere după ce sursa sonoră şi-a încetat emisia. 2. Lumina unui far aflat sub orizont.

REVISTĂ DE BORD *mil.* Inspecţie executată la bord de comandantul navei sau şefii săi direcţi, precum şi de către locţiitorii acestora în scopul stabilirii gradului de pregătire a echipajului. La R.d.B. se verifică, de asemenea, însuşirea de către echipaj a rolurilor navei, starea echipamentului, a armamentului şi a tehnicii. R.d.B. începe cu trecerea în revistă a echipajului aliniat la front, pe unităţi de luptă, şi se încheie cu un exerciţiu de luptă pe întreaga navă.

REVOLIN Rafală de vânt care se răsfrânge după ce loveşte velele şi le umflă.

REYKJAVIK Port principal şi cap. Islandei situat în intrândul G. Fáxa Flói din Oc. Atlantic. Se află în zona mai populată şi mai dezvoltată a Ins. Islanda. Bazinul portului are o formă pătrată. Nu îngheaţă pe timpul iernii, fiind considerat ca portul cel mai bine adaptat pentru traficul comercial în zona nordului. Cca 80 mii loc (cca. 40% din populaţia ţării). Lung. frontului de cheuri 3,3 km; ad. depinde de ampl. mareei care oscilează la cheuri între 5,8–6,4 m. Traficul anual de mărfuri cca. 1 mil. t. Import: utilaje industriale, metale, cărbuni, produse petroliere, hârtie, prod. alimentare; export: peşte şi produse de peşte. Şantiere navale care asigură reparaţia navelor de tonaj mediu. Aeroport de legătură între Europa şi America de Nord. *ist.* Fondat în 875 de către normanzii de pe coasta Norvegiei; din 1380 aparţine Danemarcei. Din 1918 este cap. Regatului Islandez; din 1944 cap. Republicii Islanda.

REZISTENŢA AERULUI Rezistenţa opusă de aer asupra operei moarte şi suprastructurilor unei nave în mişcare. La vânt de forţa 4 (6–7 m/s) rezistenţa aerului reprezintă 2,5% din rezistenţa apei.

REZERVA PILOTULUI *fl., sin.* piciorul pilotului.

REZERVĂ DE APĂ POTABILĂ Cantitatea de apă de băut (W) ce se ia la bord în funcţie de destinaţia navei, de numărul membrilor echipajului şi al pasagerilor etc. Această cantitate poate fi calculată, în tone, cu ajutorul formulei: $W = \frac{c \cdot v \cdot f}{1000}$ în care c este numărul pasagerilor şi al membrilor echipajului; v – numărul

maxim de zile de marş între două porturi; *f* – cantitatea de apă aproximativă, în litri, necesară unui om în 24 ore.

REZERVĂ DE FLOTABILITATE Capacitatea suplimentară de plutire a unei nave, rezultând din diferenţa dintre volumul întregului corp etanş al acesteia şi volumul carenei. La navele militare se asigură o R.d.F. de 100% din flotabilitatea la deplasament normal.

REZISTENŢĂ DE SIAJ Rezistenţa suplimentară, întâmpinată de elice în mişcarea sa de rotaţie, datorită curentului de însoţire antrenat la pupa de deplasarea navei, prin siaj. Măreşte randamentul elicei prin creşterea forţei de împingere imprimată de curentul de siaj.

REZISTENŢĂ LA ÎNAINTARE Totalitatea forţelor care se opun înaintării navei, îndreptate în sens opus mişcării acesteia. Se exprimă cu ajutorul formulei: $R = Rf + Re + Rv + Ra$, în care: *Rf* este rezistenţa la frecare; *Re* - rezistenţa turbionară; *Rv* – rezistenţa valurilor; *Ra* – rezistenţa vântului.

REZISTENŢĂ LATERALĂ Rezistenţa opusă de opera vie la deplasarea laterală prin apă a navei, sub influenţa vântului, curenţilor marini, valurilor, efectului cârmei etc. Este direct proporţională cu suprafaţa planului de derivă.

RIA *v.* RIAS.

RIAS Tip de ţărm marin de ingresiune format în urma pătrunderii apelor mării pe văile largi ale fluviilor din anumite regiuni muntoase ale căror culmi sunt perpendiculare pe linia ţărmului. Ţărmuri cu R. se întâlnesc în NV Spaniei, SV Irlandei ş.a.

RIDICARE HIDROGRAFICĂ Efectuarea de măsurători şi sondaje pentru determinarea conturului coastei şi adâncimilor, a elementelor magnetismului terestru, a mareelor etc. în vederea întocmirii hărţilor marine. R.H. poate fi expeditivă sau completă.

RIDICARE MOARTĂ Unghiul format între orizontală şi bordajul fundului navei; *sin.* selatura fundului; *v. fig.* corpul navei.

RIDICAREA PAVILIONULUI Ceremonie care are loc pe navele militare, în port sau în radă, la orele 08,00, constând în R.P. la bastonul de pavilion pupa, simultan cu ridicarea geacului la bastonul prova, la comanda „Sus!" a ofiţerului de cart; în acest timp garda prezintă armele şi se dau onorurile cu sifleea sau cu goarna. Pavilioanele se ridică simultan pe toate navele militare, indiferent de naţionalitate, la semnalul celui mai vechi comandant; *v. şi* „Este ora!".

RIDICĂTURĂ *v.* pavilion.

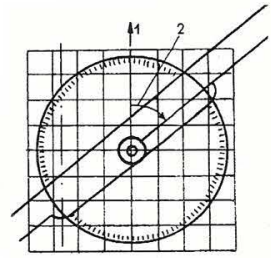
RIGA Oraş-port, cap. Letoniei, situat pe malul dr. al Fl. Daugava, la 8 km de la vărsarea acestuia în G. Riga din M. Baltică. Cca 700 mii loc. Ad. canalului de acces în port 10–11 m, permiţând intrarea în port a navelor cu un pescaj de până la 9 m. Deşi îngheaţă cca 30-40 de zile pe an, navigaţia este asigurată tot timpul anului cu ajutorul spărgătoarelor de gheaţă. Centru industrial: ind. constructoare de maşini, electrotehnică, chimică, uşoară. Traficul anual de mărfuri cca 5 mil. t. Gară de pasageri. BMM a flotei letoniene. Şantiere navale. Aeroport. *ist.* Întemeiat în 1201 de cavalerii teutoni. În urma Războiului Nordic dintre Rusia şi Suedia, prin anexarea Letoniei, a intrat în componenţa Rusiei. În 1918, oraşul a fost ocupat de trupele germane. Între 1919 şi 1940, cap. Rep. Letonia. Între 1940 şi 1989 a făcut parte din URSS, după care a redevenit cap. Rep. Letonia.

RIGA Golf din M. Baltică la ţărmurile Estoniei şi Letoniei. Supr. 19 mii km². Un şir de insule (Saaremaa, Hiiumaa ş.a.) separă g. de M. Baltică cu care comunică prin str. dintre insule. Ad. max. 54 m; temp. apei: vara până la +18° C, iarna 0°–1° C; salinitatea între 3,5–6‰. Iarna îngheaţă cca 30–40 zile. Ţărmuri joase şi nisipoase. Port important Riga. Staţiuni balneare.

RIGEL Steaua nautică β Orionis (Orion), mărimea 0,3; în arabă „Piciorul" (lui Orion).

RIGEL KENTAURUS Steaua nautică α Centauri (Centaurului), mărimea 0,1; în arabă „Piciorul centaurului".

RIGLĂ AUTOCAP Instrument pentru trasarea drumurilor şi relevmentelor, constând dintr-o roză de compas şi o riglă ce pivotează în jurul centrului rozei. Se foloseşte îndeosebi la iahting.

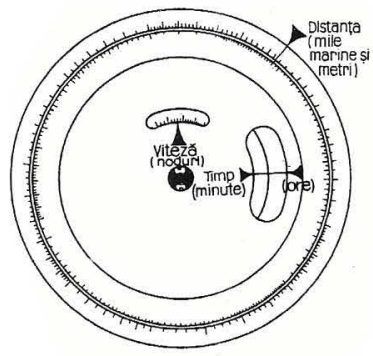


Riglă autocap:
1 – Nord; *2* – drum.

RIGLĂ BYGRAVE Riglă de calcul elicoidală servind la calcularea înălţimii aştrilor prin descompunerea triunghiului sferic de poziţie cu ajutorul unei perpendiculare duse din zenit pe latura opusă. Este folosită în special în navigaţia aeriană, precizia sa fiind inferioară celei necesare în navigaţia pe mare.

RIGLĂ CRAS *v.* Cras, riglă.

RIGLĂ DE CALCUL NAUTICĂ Riglă circulară pentru rezolvarea problemelor de timp–distanţă–viteză.



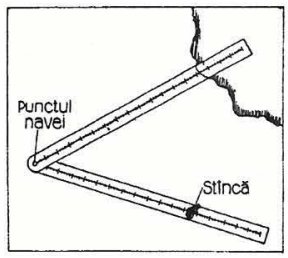
Riglă de calcul nautică

RIGLĂ DE DISTANŢĂ Instrument nautic compus din două rigle articulate, având gradaţia zero comună, cu ajutorul căreia se pot trece pe hartă simultan distanţele până la două obiecte de la uscat pentru a face punctul.

RIGLĂ HOEY Riglă brevetată, asemănătoare rigle

autocap.

RIGLĂ WEEMS Riglă brevetată, asemănătoare liniilor paralele cu rulou.



Riglă de distanță

RIJEKA (*it.* Fiume) Oraș-port în Croația situat la țărmul G. cu același nume din M. Adriatică. Lung. frontului de cheuri 4 km cu ad. până la 9 m. La 5 Mm de port, în baia de la Bakar, unde ad. sunt de 15,5 m, sunt amenajate cheuri pentru încărcarea/ descărcarea navelor cu o capacit. de peste 100 mii t, transportoare de cărbuni, minereuri și alte mărfuri în vrac. Portul este specializat în traficul de materiale lemnoase, prod. petroliere, cereale, minereuri, cărbuni, mărfuri generale. Volumul traficului anual de mărfuri cca 15 mil. t. O cotă importantă o constituie traficul de mărfuri din țările care n-au ieșire la mare (Austria, Ungaria, Cehia, Slovacia). Șantierele navale asigură reparația tuturor claselor de nave.

RIN (Rhin, Rhein) Fluviu navigabil în V Europei (trece pe terit. Elveției, Franței, Germaniei și Olandei). Se formează în Alpii Lepantini (Elveția) prin confluența râurilor Vorderrhein și Hinterrhein, trece prin L. Constanța și se varsă printr-o deltă în M. Nordului. Lung. de la confluența celor două râuri 1162 km; de la izv. R. Vorderrhein 1230 km; supr. bazinului 251,8 mii km². Pe fluviu și afluenții săi se află unele din cele mai importante centre industriale ale Europei: Duisburg, Essen, Düsseldorf, Dortmund, Köln (Germania), Rotterdam, Utrecht, Arnhem (Olanda), Strasbourg, Nancy (Franța), Basel, iar Schaffhausen (Elveția). Accesibil pentru navele mari de la vărsare până la or. Basel, iar pentru navele mici încă 44 km spre amonte. Pr. porturi: Duisburg, Mannheim, Ludwigshafen am Rhein.

RIN–MAIN–DUNĂRE, Canalul ~ Canalul denumit și „Canalul Europa", conceput să facă parte din sistemul de canale ce leagă M. Neagră de M. Nordului. Construcția a început pe teritoriul Germaniei în 1921 iar lucrările, realizate în etape, au durat peste 30 de ani. Prevăzut să deservească 11 țări. Deschiderea oficială a C. a avut loc la 21 sept. 1992. Pe traseul Bomberg– Nürnberg–Kelheim, C. are o lungime de 171 km, prevăzut cu 16 ecluze. Cheltuielile de construcție s-au ridicat la 4 miliarde de mărci. Ideia C. s-a născut încă de pe timpul domniei lui Carol cel Mare (784–814).

RIO DE JANEIRO Oraș-port și BMM a Braziliei la Oc. Atlantic. Cca. 4,5 mil. loc. Supr. portului 77 km²; ad. la intrarea în port 12–16 m; lung. frontului de cheuri 10 km, cu ad. până la 12 m. Navele de mare tonaj sunt descărcate în radă cu ajutorul barjelor. Traficul anual de mărfuri cca 18 mil. t. Import: petrol, produse petroliere, cărbuni, metale neferoase, prod. chimice, ciment, automobile, prod. industriale. Export: minereu de fier, bumbac, cafea, fontă, diamante, carne. În port pot fi operate simultan 50 de nave. Terminale speciale pe containere, nave Ro-Ro, nave de pasageri. Șantiere navale cu 8 docuri uscate, 3 docuri plutitoare și Arsenalul Marinei, unde se construiesc fregate, distrugătoare și se repară PA. Academie militară maritimă. Aeroport internațional.

RIO DE LA PLATA *v.* La Plata.

RIO GRANDE (*port.* Marele Fluviu) Oraș-port în SE Braziliei (statul Rio Grande do Sul) situat în laguna Patas (considerată eronat de primii europeni care au ajuns în zonă în sec. XVI, drept un mare fluviu, de unde se trage și denumirea orașului). Cca 100 mii loc. Important centru industrial în care s-a dezvoltat ind. constructoare de mașini, textilă, a zahărului, de prelucrare a lânei. Pescuit. Export: produse de carne, cereale, lână, citrice, tutun, conserve de pește. Întemeiat în 1737.

RIO GRANDE (denumire în SUA iar în Mexic Rio Bravo del Norte) Fluviu în America de Nord (SUA și Mexic). Izv. din M-ții Stâncoși și se varsă în G. Mexic. Lung. 2870 km; supr. bazinului 570 mii km². Graniță comună între SUA și Mexic în aval de or. El Paso. Pe cursul superior sunt numeroase praguri și cascade. Irigații pe cursul inferior. Seacă pe unele porțiuni în anii secetoși. Navigabil pentru navele de mic tonaj până la or. Precidio. Traversează orașele: El Paso (SUA) și Ciudad-Juares (Mexic).

RIONDA *ist.* Trincă temporară folosită la vânt din pupa pe navele cu velatură aurică (*termen folosit în țara noastră în prima jumătate a sec. XIX).*)

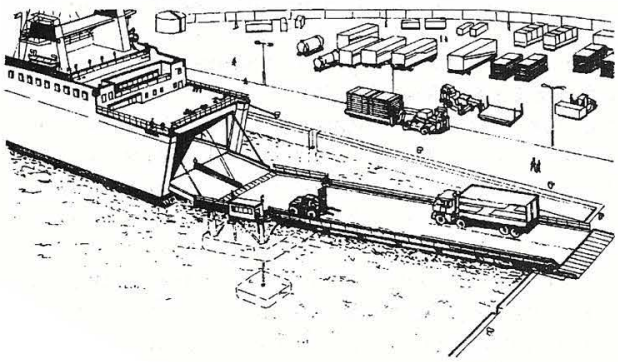
RIO NEGRO 1. Fluviu în Argentina (N Patagoniei) format prin confluența Râurilor Neuquén și Lima. Lung. 1000 km; izv. din M-ții Anzi, parcurge o câmpie secetoasă din N Patagoniei și se varsă în Oc. Atlantic printr-un estuar. Navigabil pe unele porțiuni. Irigații, hidrocentrală. **2.** Râu în America de Sud (NV Braziliei și Columbia), afluent stg. al Amazonului. 2300 km. Izv. din Preanzii columbieni și curge printr-o vale mlăștinoasă, cu numeroase insule. Unit prin R. Casiquiare cu Orinoco (model clasic de bifurcație a râurilor). Navigabil cca. 1000 km. Pe terit. Columbiei se numește Guainia.

RISC SPECIAL *MC* Risc ce iese din sfera obișnuită a „riscurilor de mare". În această categorie intră riscul de război, de revoltă, de jaf etc. Asigurarea contra unor asemenea riscuri se efectuează printr-o clauză complementară înscrisă în polița de asigurare obișnuită.

RISCUL ÎNCĂRCĂTORULUI *MC* Riscul pe care și-l asumă încărcătorul pe timpul transportului unor mărfuri pe mare.

RIVERAN Situat pe malul unei ape sau străbătut de un curs de apă.

RO-RO (Prescurtare a expresiei engleze Roll on-Roll off) Navă destinată transportului vehiculelor cu roți sau șenile etc., încărcate cu mărfuri. Prezintă avantajul că reduce timpul necesar încărcării/ descărcării, operațiune ce se efectuează prin intermediul unor rampe care se lasă pe cheu, în borduri sau în prova. Nava poate lua la bord și containere încărcate în remorci.



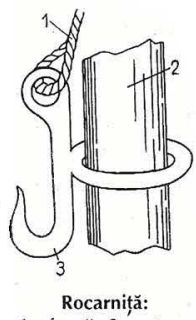
Navă Ro-Ro

ROATĂ CU ZBATURI Roată montată în borduri sau la pupa navei şi folosită ca propulsor; pentru împingerea apei în timpul rotirii se utilizează zbaturi dispuse periferic pe circumferinţa roţii. În prezent pot fi întâlnite doar la unele nave fluviale.

ROBINSON *v.* cârlig.

ROBOT SUBMARIN PENTRU NEUTRALIZAREA MINELOR Instalaţie autonomă de la bordul unei nave dragoare. Robotul este prevăzut cu hidrolocator, încărcături explozibile de neutralizare şi cu ancore. Este alimentat şi controlat de pe nava-dragoare printr-un cablu. Robotul este acţionat prin telecomandă cu semnale acustice. Sistemul este folosit pentru localizarea, identificarea şi neutralizarea minelor, folosind încărcăturile explozibile de distrugere; *sin.* robot subacvatic telecomandat.

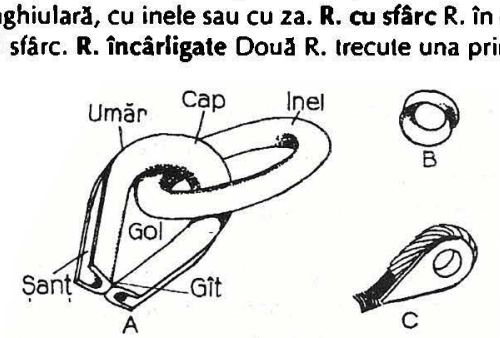
ROCARNIŢĂ Dispozitiv compus dintr-un inel ce alunecă pe un catarg de barcă, având un cârlig la partea inferioară pentru ochiul vergii velei şi un ochi la partea superioară la care se prinde funga.



Rocarniţă:
1 – fungă; *2* – catarg; *3* – cârlig.

ROD Rangă (*termen folosit uneori de muncitorii de port*).

RODANŢĂ Armătură metalică ce serveşte la protejarea unui ochi la capătul parâmei sau a unui ochi pe o parâmă; poate fi rotundă, în inimă, triunghiulară, cu inele sau cu za. **R. cu sfârc** R. în ochiul unui sfârc. **R. încârligate** Două R. trecute una prin alta.



Rodanţe:
A – în inimă cu inel; *B* – rotundă; *C* – cu inimă plină.

RODCOS Casa roţii/zbaturilor la navele cu zbaturi; *v.* şi **VAZULIN.**

RODGERS *înv.* Tip de ancoră cu traversă având la capete câte un ochi.

RODOS (Rhodos) **1.** Ins. grecească din M. Egee, cea mai mare ins. din Arh. Sporadele de Sud, situată în apropierea ţărmului Asiei Mici. Supr. 1404 km²; cca 80 mii loc. Relief deluros, alt. max. 1215 m (Vf. Ataviros). Culturi de cereale, viţă de vie, măslini, citrice, tutun. De-a lungul ţărmului sunt păduri de pin, chiparos, stejar şi vegetaţie de maquis. Pescuit. **2.** Pr. oraş de pe ins. R., port la M. Mediterană. Cca 35 mii loc. *Ist.* În Grecia Antică, centru comercial şi putere maritimă (sec. V–II î.Hr.). Întreţinea legături comerciale în M. Neagră. În sec. I a fost ocupat de romani, apoi de bizantini, turci (din 1522) şi de italieni în 1912 în timpul războiului italo-turc. În 1947, în urma Conferinţei de Pace de la Paris, a fost redat Greciei.

ROJESTVENSKII, Zinovii Petrovici (1848–1909) Viceamiral rus. A absolvit Şcoala Navală (1870) şi Academia de Artilerie (1873). Participant la războiul ruso-turc din 1877–1878. Din 1903 este şeful Statului-Major General al Flotei ruse. Adept al flotei de Cr. grele şi al concepţiei de a câştiga războiul printr-o luptă navală decisivă. În războiul ruso-japonez (1904–1905) a comandat escadra a 2-a din Oc. Pacific, cu care a efectuat o spectaculoasă traversadă din M. Baltică până în Extremul Orient pentru a veni în ajutorul escadrei de la Port Artur. Marşul escadrei a durat 7 luni în condiţii complexe. Fiind atacată în Str. Tsushima de flota japoneză, condusă de amiralul Togo, a suferit o grea înfrângere. R. a fost grav rănit în luptă şi luat prizonier. Considerat vinovat de înfrângerea de la Tsushima, urma să fie judecat, dar fiind grav rănit a fost achitat.

ROGOJINĂ (ŢOL DE SEPARAŢIE) Împletitură din papură sau paie de orez, ori ţesătură rară din materiale fibroase, folosită la separarea diferitelor categorii şi partizi de mărfuri şi protejarea lor contra umidităţii pe timpul transportului în magaziile navei.

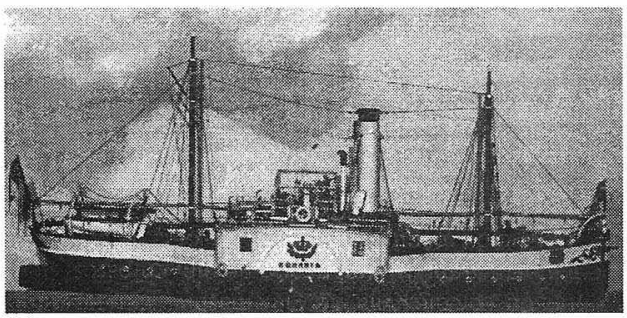
ROL 1. Document în care se înscriu posturile fiecărui om din echipaj şi ale pasagerilor în diferite situaţii; de ex., R. de luptă, R. de incendiu, R. de avarie, R. de gaură de apă, R. de curăţenie, R. de bărci, R. de manevră etc. **ROL DE BARCĂ** Document organizatoric intern la bord, care cuprinde repartizarea nominală a întregului echipaj în bărcile şi plutele de salvare în cazul abandonării navei. **ROL DE ECHIPAJ** Document în care sunt înscrise toate persoanele ce fac parte din echipajul navei.

ROLURILE DE LA OLERON *ist.* Cod de drept maritim care datează din sec. XI–XII; originar din insula Oléron (Franţa); *sin.* judecăţile de la Oléron.

ROMAN, August (1892–1984 n. Buzău) Contraamiral. Absolvent al Academiei Navale din Livorno (Italia) cu gradul de Slt. (1914). În primul RM ambarcat ca ofiţer la bordul Mon.„Brătianu", participă cu nava la bătăliile de la Turtucaia şi Raşova (1916) şi ca ofiţer de legătură pe lângă divizionul de canoniere ruseşti ce făceau parte din flota de operaţiuni româno-rusă. În perioada interbelică îndeplineşte funcţii de comandă pe distrugătoare şi canoniere. În 1925–1926 urmează cursurile Şcolii Navale de Război din Paris. Primul comandant al navei-şcoală „Mircea" (II) pe care o aduce în ţară din Germania (1939) şi cu care execută prima campanie de instrucţie cu elevii Şcolii Navale şi Şcolii

de maiştri. În al doilea RM a comandat escadrila de distrugătoare (1941–1942) în acţiunile din bazinul de V al M. Negre. Şef al Statului major a MM (1942–1943). Secretar general al SSM (1943–1944) cu gradul de CAm, comandant al Forţelor navale maritime (1944) apoi Ministru Subsecretar de Stat pentru marină (1944–1945). Decorat cu Ord. Mihai Viteazul pentru fapte de arme.

„ROMÂNIA" 1. *ist.* (fost „Prinţul Vogoride") Prima navă cu vapori (cu zbaturi) a marinei militare (1861). Numele de „România" i-a fost dat de domnitorul Alexandru Ioan Cuza, în memoria Unirii Principatelor. Caracteristici: depl. 130 t; L 35 m; B 4,80 m; d 1,10 m; armament uşor de artilerie. Nava, comandată de căpitanul A. Barbieri, a participat la luptele de pe Dunăre în anii Războiului de Independenţă (1877–1878). **2.** Vapor de pasageri şi poştă construit pentru SMR în Franţa la ŞN „Ateliers et Chantiers de la Loire" din St. Nazaire, intrat în serviciu la 10 apr. 1905. Caracteristici: depl. 4500 t; capacit. de încărcare 650 tdw; dim. 108,2 × 12,7 × 5,8 m; două maşini cu aburi 7200 CP; vit. 18,5 Nd. Nava a efectuat curse pe linia Constanţa–Constantinopol (Istanbul) Smirna–Alexandria. În primul RM a fost pusă la dispoziţia flotei ruse din M. Neagră unde, transformată în crucişător auxiliar port-hidroavioane, a participat la campania din 1916–1918. În perioada interbelică a reluat cursele pe linia orientală. În al doilea RM a fost închiriată marinei militare germane care a utilizat-o în M. Neagră ca puitor de mine şi ca navă-bază pentru VT. A fost scufundată de aviaţia sovietică la 15 mai 1944, în timpul evacuării trupelor germano-române din Crimeea.



România (1)

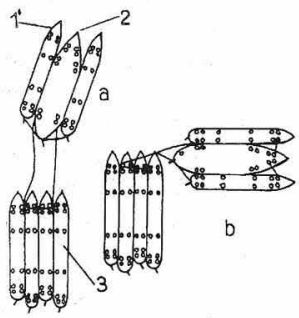
„ROMÂNIA" Prima asociaţie privată în domeniul transportului maritim constituită în dec. 1913 prin subscripţie publică. Entuziasmul cu care a fost întâmpinată ideea înfiinţării acestei societăţi şi valoarea subscripţiei (20 mil. lei, era o sumă considerabilă pentru acea vreme) au depăşit orice aşteptări. Preşedinte al Soc. „R" a fost ales reputatul ing. Anghel Saligny, iar Cezar Boerescu (chemat din SMR) – director general. Consiliul de administraţie a decis să cumpere 4 cargouri, intenţionând ca în viitor să cumpere şi alte nave pentru Dunăre. Primele vapoare maritime cumpărate de noua societate au fost „Milcovul" (ex. „Mariston"), „Oltul" (ex. „Iriston"), ambele de 6500 tdw, „Siretul" (ex. „Bahariston") şi „Jiul" (ex. „Ecaterini Matsoukis") de 5600 tdw, toate construite în ŞN englezeşti. Navele au fost înregistrate la căpităniа portului Brăila. Societatea „R" a funcţionat 20 de ani fără ajutorul statului, oferindu-i însă acestuia încasări anuale la buget sub formă de impozite în valoare de peste 16 mil. lei şi angajând în toată această perioadă echipaje româneşti. Lichidarea soc. s-a produs în 1935, când navele au fost vândute unor armatori străini.

ROMB 1. Ansamblul sarturilor ce se află deasupra crucetei ambarcaţiunilor de sport, formând un romb. **2.** *fl., sin.* trombă de vânt. **3.** *sin.* cart (3).

ROMLINE Companie de navigaţie maritimă înfiinţată la 9 mai 1990 cu sediul la Constanţa, prin divizarea companieie Navrom. În cadrul companiei funcţionează un departament specializat în transportul de marfă containerizată în porturi din M. Neagră, M. Egee, M. Mediterană şi M. Nordului. Alte nave au curse în China, India ş.a. Pe lângă activitatea principală privind transportul mărfurilor, Compania dispune de secţii speciale pentru întreţinerea şi exploatarea containerelor, întreţinerea mijloacelor de salvare, un grup de scafandri pentru reparaţii subacvatice ş.a.

RON (*fr.* Rhône) Fluviu în Europa Occidentală (Elveţia, Franţa). Lung. 812 km, supr. bazinului 98 mii km². Izv. din gheţarul cu acelaşi nume (20 km²) din Alpii Lepantini de la 1750 m alt. şi se varsă în G. Lion din M. Mediterană printr-o deltă de 1,2 km². Pr. afluenţi: Saône, Isère şi Durance. Legat prin canale de Rin, Moselle şi Loara. Trece prin oraşele: Geneva, Lyon şi Avignon. Traficul pe fl. este slab dezvoltat din cauza insuficientei regularizări a debitului. R. ocupă primul loc în Franţa în privinţa resurselor hidroenergetice. Hidrocentrale de 325 şi 300 kW.

RONDOU Întoarcere a unei nave cu 180° (*termen folosit îndeosebi pe Dunăre*).



Rondou:
1 – şlep; *2* – remorcher; *3* – dană de şlepuri.

RÖNNE Oraş-port şi BMM a Danemarcei pe Ins. Börnholm din M. Baltică. Şenalul de acces în port are 80 m lăţime şi 9 m adâncime. Supr. portului 1,5 km²; lung. frontului de cheuri cca 2 km, cu ad. la cheu până la 8 m. Portul deserveşte, în general, navele de cabotaj, fiind legat şi prin linii de feriboturi cu porturile Copenhaga (Danemarca), Helsinki (Finlanda), Trawemünde (Germania), Malmö (Suedia). Traficul anual de mărfuri cca 1,5 mil. t. La 6 km SE de port se află aerodromul Rönne.

ROSARIO Oraş-port în N Argentinei (prov. Santa Fé), situat pe Fl. Paraña la 600 km de vărsarea în Oc. Atlantic. 1,5 mil. loc. Accesibil navelor maritime. Centru comercial şi industrial. Constr. de maşini, prelucrarea petrolului, ind. pielăriei, cărnii, laptelui, zahărului, uleiurilor vegetale. Export: carne, lână, porumb, grâu. Nod de comunicaţii. Aeroport. Întemeiat în 1730.

ROSKILL, Stephen (1903–?) Istoric şi teoretician militar naval britanic. Comandor (1944). Membru al Aca-

demiei britanice şi al Societăţii Regale de istorie. Aflat în serviciul flotei britanice în perioada 1917–1948. A deţinut funcţiile de ofiţer cu artileria, locţiitor al comandantului unei NL. Ofiţer în statul-major al flotei britanice (1939–1941), comandant pe Cr. „Leander" (1941–1944). Observator principal în timpul experimentării armamentului nuclear la atolul „Bikini" (1946). În 1949–1960, istoric oficial al Marinei britanice. Autor a numeroase lucrări de istorie militară, între care cea mai importantă este **„Istoria acţiunilor de luptă pe mare în al doilea RM" („The War at Sea")**, 3 vol. 1954–1961.

ROSS, Marea – Mare de bordură din Oc. Pacific la ţărmurile Antarcticei între C. Adare şi C. Colbeck. Supr. cca 960 mii km². Marea se află în întregime deasupra unei platforme continentale aflată la adâncimea medie de cca 500 m. Salinitatea 33,5–34,7‰. Partea sudică este acoperită de un gheţar de şelf (gheţarul Ross). Partea de N este tot timpul acoperită de gheţuri plutitoare. Numeroase aisberguri. Temp. medie a apei iarna este sub –1° C, iar vara se ridică uneori la +2° C. De-a lungul gheţarului de şelf se deplasează un curent circular de suprafaţă în direcţia acelor ceasornicului cu o vit. de 1–3 Nd(1,85–5,56 km/h). Maree semidiurnă cu ampl. de 1,5 m. Staţiuni de cercetări polare ale SUA şi Noii Zeelande. Descoperită de exploratorul polar britanic James Ross în 1841–1842.

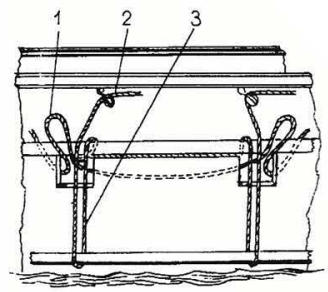
ROSS, Sir John R. (1777–1856) **1.** Explorator polar britanic. A condus două expediţii polare în căutarea Pasajului de Nord-Vest (1818 şi 1829–1833). Plecând cu două corăbii: „Isabella" şi „Alexander", a cercetat Arh. Arctic Canadian descoperind pen. căreia i-a dat numele Boothia Felix (numele sponsorului expediţiei). A ajuns la paralela 76°54' fără să-şi atingă scopul propus. **2. Sir R. James Clarke** (1800–1862) Navigator britanic în Arctica şi în Antarctica. A participat la a doua expediţie a unchiului său John R., stabilind poziţia Polului magnetic de N (1831). A condus expediţia britanică în Antarctica (1839–1843), plecând cu două nave special construite pentru navigaţia printre gheţuri („Erebus" şi „Terror"), descoperind Ţara Victoriei. A pătruns până la paralela 78° lat. S, dar a trebuit să se retragă din cauza Marii Bariere de Gheaţă (lungă de peste 700 km). De numele lui James R. este legată denumirea Mării Ross din Antarctica şi o str. din Oc. Îngheţat de Nord situată între Pen. Butin şi Ins. King William (James Ross strait) din arh. canadian.

ROSE, Alec Navigator solitar englez. În anul 1967, la vârsta de 59 de ani, parcurge la bordul iahtului „Lively Lady" o distanţă de mii de mile marine din Anglia în Australia şi înapoi. Pentru curajul şi tenacitatea sa a fost înnobilat.

ROSTOCK Complex portuar din Germania situat la vărsarea Fl. Warnow în M. Baltică; se întinde pe cursul fl. pe o distanţă de 68 km. Cca 820 mii loc. Accesul în port se face pe un canal de 13 m ad. Complexul portuar se compune din trei părţi: portul vechi (pe malul st. al Fl. Warnow), avanportul care este şi suburbie a oraşului R. Warnemünde şi portul nou Rostock-Petendorf. Accesibil pentru navele cu un pescaj până la 11,6 m (în portul vechi–până la 6,4 m). Centru industrial: constr. de maşini agricole, utilaj forestier, siderurgie, fabrică de prelucrare a peştelui. Traficul anual de mărfuri cca 18 mil. t. Import: min. de fier, lemn, petrol; export: maşini, cărbuni, săruri de potasiu. Şantiere navale. Aeroport.

„ROSTOCK" Cargou ucrainean construit în Germania în 1973. La 2 septembrie 1991 în timp ce naviga pe Dunăre în aval, s-a scufundat pe canalul Sulina la mila 31, în dreptul localităţii Partizani, blocând circulaţia navelor. Caracteristici: 5657 tdw, dim. 117,9 × 18,60 × 6,92 m. În momentul scufundării avea la bord 4990 tone baloturi de ojel. Epava a fost ranfluată abia în 2005, după multe eforturi, cu mari cheltueli şi cu sacrificiul unor vieţi omeneşti (şi-au pierdut viaţa doi scandri, un englez şi un american). În 2005, o altă navă ucraineană a eşuat pe canalul Sulina, dar intervenţia promptă a autorităţilor române a evitat o nouă blocare a şenalului navigabil.

ROSTOGOLIRE Ridicare sau coborâre a unui obiect cilindric, folosind două parâme ce formează o parabuclă şi care au, eventual, contraparabucle de reţinere; *v.* şi parabuclă.



Rostogolire:
1 – contraparabuclă; *2* – pastică; *3* – parabuclă

ROSTRU *ist.* Pinten în prova cu care erau prevăzute navele de luptă în antichitate, pentru a sparge bordajul navelor inamice.

ROŞCA, Eugeniu (1884 – ? n. Galaţi) Viceamiral (1940). Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină (1904–1906) şi al Şcolii Navale Superioare (1910–1911). Între 1911–1913 urmează cursurile Şcolii Superioare de Electricitate de la Berlin. A participat în primul RM în calitate de secund pe Mon. „Alexandru Lahovary" în luptele de la Turtucaia şi Raşova (1916); a fost rănit la trecerea de la Isaccea (1917). În 1919 urmează cursurile Şcolii Superioare de Marină de la Paris. În 1924 este comandant al Ds. „Mărăşeşti" şi apoi al Forţelor Navale Maritime. Din iulie 1924 este comandant al grupului de canoniere, iar în 1933 devine şef de stat-major al MM. În 1940, comandant al MM, funcţie la care renunţă în urma unei boli grave, trecând în rezervă (1941).

ROŞIE, Marea – Mare periferică a Oc. Indian situată între ţărmul de NE al Africii şi Pen. Arabiei, care comunică la S prin Str. Bab el-Mandeb cu Oc. Indian iar la N prin canalul Suez cu M. Mediterană. Supr. 460 mii km², lung. 1932 km, lăţimea 250–305 km, ad. med. 491 m, max. 3039 m. Ţărmurile joase şi slab dantelate. În partea de N se află G. Suez şi Aquabah. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,6–1,6 m. Temp. apei 32° C, salinitatea 32–42‰. Cea mai caldă şi mai sărată mare de pe glob. Pr. porturi: Suez (Egipt), Port Sudan (Sudan), Massawa (Etiopia), Jiddah (Arabia Saudită), Al Hudaydah (Yemen). În antichitate, numele M.R. provenea de la „oamenii roşii" (fenicienii), care locuiau

pe ţărmurile ei. Cercetătorii contemporani susţin că numele vine de la culoarea roşie pe care o ia apa în lumina soarelui de la o algă microscopică (Trichodesmium Erythreum) ce acoperă fundul stâncos. Alţii susţin că roşul apei provine de la nisipul aruncat de vânt în apropierea coastei.

ROTA Port şi BMM în S Spaniei situat în partea de N a Golfului Cadiz din Oc. Atlantic. Supr. acvatoriului 25 km². Lung. frontului de cheuri 2,2 km. Baza poate adăposti simultan 26 de nave militare, incl. PA, şi este amenajată cu depozite de combustibil, staţie meteo, aerodrom. Şantier naval cu un doc plutitor unde pot fi andocate nave militare, incl. Ds. Din portul R. pleacă o conductă de aprovizionare cu combustibil a punctelor de bazare de la Torejon, Saragosa şi Moron.

ROTARU, Iipa (1941 n. Perişoru, Ialomiţa) Comandor, prof. univ. dr., istoric militar. Urmează cursurile Şcolii militare la Câmpulung Muscel, apoi la Sibiu (1959–1962), la absolvirea căreia este repartizat în Marina Militară, ca specialist chimist militar. De-a lungul anilor asigură diverse funcţii de comandant şi apoi politice în MM. Între ani 1969–1974 urmează cursurile Facultăţii de Istorie–Filozofie, Secţia istorie, a Universităţii „Alexandru I. Cuza" din Iaşi şi, în anul 1978, devine asistent la Catedra de Istorie din Academia Militară. În anul 1988 obţine titlul de doctor în istorie. Profesor, Şef al Muzeului Militar Naţional (1988–1990; 1991–1995) şi al Muzeului Marinei Române (1995–1996), de unde este trecut în rezerva armatei. Autor şi coautor a peste 25 de volume de istorie militară între care se numără şi lucrări care tratează evenimente din istoria marinei române: **Războiul submarin în Marea Neagră, 1941–1944. Acţiunile marinei Române** (coautor, 1991); **Blindatele Dunării. Prezentare generală a monitoarelor Marinei Române** (coautor, 1992); **Hidroaviaţia României** (coautor, 1994); **Marina Română în al doilea război mondial/Romanian Navy in World War II** (album; coordonator, 1996); **Glorie şi dramă: Marina Regală Română, 1940–1945** (coautor, 2000). ş.a.

ROTTA, Antonio Pilot şi timonier calabrez care timp de patruzeci de ani a fost instructor de vele şi profesor de matelotaj pe bricul „Mircea". Între ani 1913–1915 a funcţionat ca pilot cl. I pe crucişătorul „Elisabeta". După ieşirea din serviciu a bricului „Mircea (I)" care nemaifiind apt pentru navigaţia maritimă a fost dus la Galaţi în anul 1931, s-a retras la Vila San Giovani, oraşul său natal din Italia, mic port ce străjuieşte strâmtoarea Messina spre vest. Înainte de a părăsi flota română a primit din partea reginei Maria ordinul „Coroana României" ca o recompensă pentru serviciile aduse marinei române.

ROTTERDAM Cel mai important port şi BMM a Olandei situat în delta Rinului la 33 km de M. Nordului, de care este legat printr-un canal adânc. Accesibil navelor oceanice de mare tonaj. Cca 1,3 mil. loc. Portul are 50 de bazine în care pot fi operate simultan 300 de nave maritime. Lung. frontului de cheuri 57 km, cu ad. până la 32 m. Fluxul anual de nave: cca 30 mii nave maritime şi 25 mii fluviale. Important centru industrial şi comercial: rafinării de petrol (40 mil. t. anual); construcţii de maşini şi maşini-unelte, metalurgia neferoaselor, ind. textilă, alimentară. Piaţă internaţională a cafelei, bumbacului, uleiurilor vegetale. Traficul anual de mărfuri cca 270 mil. t. (primul loc în lume). Import: petrol, minereuri, cărbuni, cereale, cherestea; export: maşini şi utilaje, prod. chimice şi petroliere, îngrăşăminte minerale, prod. alimentare. Portul dispune de 5 bazine petroliere cu 68 de dane din care 14 destinate tancurilor petroliere de peste 280 mii t; 8 şantiere de construcţii şi reparaţii navale care dispun de 8 docuri uscate şi 25 plutitoare care asigură construcţia şi reparaţia navelor civile cu o capacit. de cca 500 mii tdw şi a celor militare, incl. PA. *ist.* Oraşul a fost întemeiat în sec. XIII. În al doilea RM (1939–1945) a fost puternic distrus, dar complet refăcut şi modernizat în perioada postbelică.

ROTUNJIME Curbura unei vele în afară; *v. fig.* croială.

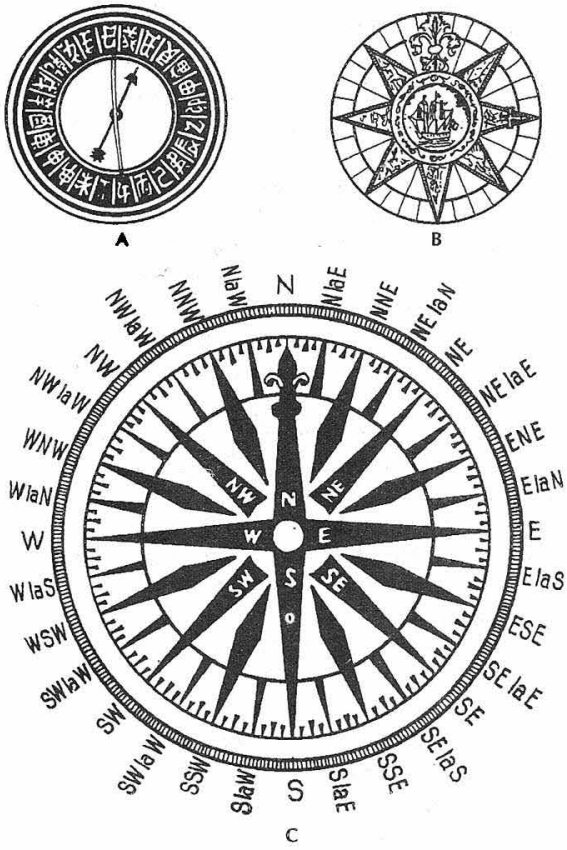
ROUEN Oraş în N Franţei (Normandia), port fluviomaritim situat pe ambele maluri ale Fl. Sena la 100 km de la vărsare şi 200 km de la Paris. Cca 200 mii loc. Punct de transbordare a mărfurilor de pe navele maritime pe navele fluviale şi pe CF cu destinaţia principală Parisul. Centru industrial: ind. bumbacului, a lânei, siderurgică, de prelucrare a petrolului, prod. de aparataj electrotehnic, îngrăşăminte. Construcţii navale. Traficul anual de mărfuri cca 15 mil. t. Se tranzitează petrol, cărbuni, cherestea, prod. alimentare, vinuri. Capitala Normandiei din anul 911.

ROZA VÂNTURILOR Desen reprezentând cele 32 de carturi ale compasului. Începând de la Nord, acestea sunt următorarele:

Denumiri	*Prescurtări*
Nord	N
Nord la Est	N la E
Nord-Nord-Est	NNE
Nord-Est la Nord	NE la N
Nord-Est	NE
Nord-Est la Est	NE la E
Est Nord-Est	ENE
Est la Nord	E la N
Est	E
Est la Sud	E la S
Est Sud-Est	ESE
Sud-Est la Est	SE la E
Sud-Est	SE
Sud-Est la Sud	SE la S
Sud – Sud-Est	SSE
Sud la Est	S la E
Sud	S
Sud la Vest	S la V
Sud – Sud-Vest	SSV
Sud-Vest la Sud	SV la S
Sud-Vest	SV
Sud Vest la Vest	SV la V
Vest – Sud-Vest	VSV
Vest la Sud	V la S
Vest	V
Vest la Nord	V la N
Vest – Nord-Vest	VNV

Nord-Vest la Vest	NV la V
Nord-Vest	NV
Nord-Vest la Nord	NV la N
Nord – Nord-Vest	NNV
Nord la Vest	N la V
Nord	N

Marinarii scriu aceste carturi întotdeauna cu literă mare (din cauza importanței lor), iar Vestul se scrie atât întreg cât și prescurtat (V) adesea sub forma W pentru a evita confuziile cu alte prescurtări (*de ex., V = viteză*).



C

Roza vânturilor:
A – chinezească; *B* – europeană (sec. XVII); *C* – modernă.

ROZĂ 1. *v.* compas. **2.** Desen pe o hartă marină, care constă din două cercuri concentrice gradate de la 0° la 360°, cercul exterior având diametrul de la 0° la 180° pe meridian (**R. adevărată**), în timp ce diametrul celui interior formează cu meridianul un unghi egal cu declinația magnetică pentru un anumit an (**R. magnetică**); acest ultim cerc este gradat uneori în carturi. R. servește la trasarea drumurilor și relevmentelor. **3.** Reprezentare grafică cu gradații inegale, având în centru un radiofar, pe care se pot trasa direct relevmentele radiogoniometrice. **4.** Pe hărțile gnomonice, reprezentare grafică ce permite trasarea directă a drumului inițial pentru navigația pe arc de cerc mare. Ținând seama de sensul drumului, se unește latitudinea de plecare de pe curba E sau V cu punctul de pe dreapta din mijloc, a cărui latitudine corespunde cu cea a punctului în care ortodroma taie un meridian diferit cu 20° de meridianul punctului de plecare. Această dreaptă se transportă pe R. circulară unde se citește drumul inițial.

RUDENCU, Corneliu (n. 1947 Constanța) Amiral. Abvsolvent al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân" (1968), al Academiei de Înalte Studii Militare (1977) și al Colegiului Național de Apărare (1996). Ambarcat pe navele flotei militare a îndeplinit funcțiile de comandant de UL, de vânătoare de submarine, dragoare ș.a. În perioada 1990–1995 a fost șef de Stat major iar apoi comandant al brigăzii Fluvial-maritime, după care în anii 1995–1997 a comandat Flotila de Dunăre. Între 1997–1999 devine locțiitor al șefului Statului major al Forțelor Navale și respectiv adjunct al Șefului Statului major general. Investit în ian. 2002 în funcția de șef de Stat major al Forțelor Navale s-a aflat la conducerea acestuia până în martie 2004 când a fost trecut în retragere la cerere.

RUDOLF, Ins. ~ (Țara lui Rudolf) Cea mai nordică ins. a Arh. Țara lui Franz Joseph (Rusia) din M. Barents. Supr. cca. 300 km²; relief format din bazalturi cu alt. până la 461 m. Ins. este aproape în întregime acoperită de gheață. Denumirea ins. este dată de exploratorul polar austriac Julius Payer după numele prințului moștenitor al Austriei Rudolf (1873).

RUF 1. Suprastructură de dimensiuni mici. **2.** În terminologia societăților de clasificare, construcție puntată, închisă, cu deschideri în pereți, aflată în raport cu unul din borduri la o distanță mai mare de 4% din lățimea navei.

RÜGEN Ins. aparținând Germaniei situată în S Mării Baltice. Supr. 926 km²; cca. 100 mii loc. Relief de câmpie (depozite sedimentare) cu alt. până la 161 m. Climă temperată maritimă. Culturi de sfeclă de zahăr, cereale; creșterea animalelor. Pescuit. Legată de continent printr-un dig (CF, șosea) cu or. Stralsund și printr-o linie de feribot cu Pen. Scandinavă. Pr. oraș-port la M. Baltică: Sassnitz.

RUJAR Muncitor de port care rujează; *v.* rujare.

RUJARE Nivelarea caricului în vrac, încărcat în hambarele navei, pentru a folosi la maximum spațiul de încărcare; astfel, prin coborârea centrului de greutate crește stabilitatea navei, preîntâmpinându-se deplasarea caricului pe mare rea.

RULA (*despre navă*) A se balansa în sens transversal.

RULETĂ DE ULAJ Instrument pentru măsurarea ulajului.

RULIU *v.* balans al navei în jurul axului longitudinal.

RULOU Școndru care se poate roti pentru a lua terțarole. Se folosește pe yachturi. Distingem: **R. de ghiu** și **R. de terțarolă** (*la velele pătrate*).

RUMB *sin.* cart (3).

RUSE (Rusciuk) Oraș în N Bulgariei și unul din cele mai mari porturi ale țării la Dunăre. Cca 130 mii loc. Centru industrial și comercial. Constr. de mașini agricole, ind. chimică, textilă, alimentară. Rafinărie de petrol. Șantier de construcții și reparații navale. Legătură pe CF cu portul Varna de la M. Neagră. Aeroport. *ist.* Atestat documentar din anul 1503. Teatru a numeroase bătălii între armatele rusă și turcă.

RUTĂ Traseu urmat de o navă comercială.

RUTIERĂ *sin.* hartă rutieră (a Dunării etc.).

RUYTER, Michiel Adrianszoon de ~ Amiral olandez. A trecut prin toate treptele ierahiei militare maritime de la mus (1616) la comandant-şef al flotei olandeze (1673). A condus escadra olandeză care a susţinut Portugalia în Războiul de Independenţă împotriva Spaniei (1640–1644); a participat în primul război anglo-olandez (1652–1654) sub comanda Am Maarten Tromp (*v.*), contribuind la victoria de la Kentish Knock (28 sept. 1652); a concurat în luptele olandezilor cu suedezii în Războiul Nordic (1655–1660); a acţionat cu succes împotriva piraţilor din M. Mediterană (1661–1664); a comandat flota olandeză în al doilea război anglo-olandez (1665–1667) şi, având sub comanda sa 80 de nave, a câştigat „bătălia celor 4 zile" (1–4 iun. 1666), dar a fost înfrânt de Monk (*v.*) în bătălia de la North Foreland (25 iul. 1666). În timpul unui nou război împotriva Angliei (aliată cu Franţa), a obţinut un uşor avantaj asupra forţelor inamice în bătălia de la Sole Bay (28 mai 1672) şi, după un an, a obţinut victoria de la Texel (11 aug. 1673), dejucând planurile anglo-franceze de a invada Provinciile Unite. După încetarea ostilităţilor cu Anglia (1674), a intrat cu escadra sa în Mediterana şi a susţinut pe spanioli, unde a înfruntat flota lui Duquesne în apropiere de Ins. Lipare (ian. 1676), iar apoi la Augusta (apr. 1676), unde a fost grav rănit şi s-a stins din viaţă la câteva zile după încetarea luptei.

RYUKYU 1. Arh. japonez în V Oc. Pacific, între M. Chinei de Est şi M. Filipinelor. Format din 98 de insule de natură vulcanică şi coraligenă care se întind pe o distanţă de 1200 km între Ins. Kyushu (Japonia) şi Ins. Taiwan (China). Supr. totală 2422 km²; peste 1 mil. loc. Pr. ins.: Okinawa, Tokuno, Ishigaki. Reliefuł reprezintă o sucesiune de platouri cu alt. max. de 500 m. Climă tropicală şi subtropicală musonică cu temp. de +14–+18° C în ian. şi +27– +28° C în iul. Frecvente taifunuri şi cutremure. Taifunurile bântuie în aug.–sept. Vegetaţie tropicală, păduri şi arbuşti. Culturi de orez, trestie de zahăr, banane, ananas, batate. Pescuit. Pr. port şi centru ad-tiv: Naha. BMM americană. **2.** Fosă în apropiere de arh. cu acelaşi nume, ad. max. 7507 m.

S

S Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația „Am mașinile înapoi".

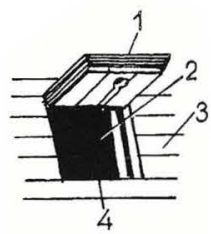
SAAREMAA Una din cele mai importante ins. din Arh. estonian Moonsund (M. Baltică). Cca 50 mii loc. Supr. 2714 km²; relief de șes cu alt. max. de 54 m, format din calcare și dolomite. Păduri de pin și pajiști folosite pentru pășunat. Agricultură, creșterea animalelor, pescuit. Legată printr-un dig de Ins. Muhu. În N ins. se află orașul-port Kinghisepp.

SABIE Sculă de lemn, de forma unei săbii, cu ajutorul căreia se așază firele de bătătură la un război de paiete.

SABIE DE ABORDAJ *ist.* Armă folosită pentru lupta la abordaj.

SABIK Steaua nautică η Ophiuchi, mărimea 2,6; în arabă „Al doilea câștigător sau cuceritor".

SABORD Deschidere în bordajul navei, de obicei de formă pătrată. Pe navele cu vele, prin S. se scoteau tunurile; *v. fig.* navă de 74. **S. de furtună** Deschidere în parapet pentru scurgerea apei de pe punte. **S. fals** Porțiune de bordaj de forma unui S. pictată în altă culoare decât corpul navei. **S. de încărcare** S. de dimensiuni mari în bordajul navelor folosit pentru încărcare.



Sabord:
1 – capac; *2* – sabord; *3* – bordaj; *4* – prag.

SABORDÁ *mil.* A scufunda nava proprie deschizând valvulele Kingston sau folosind exploziv pentru a nu cădea în mâinile inamicului.

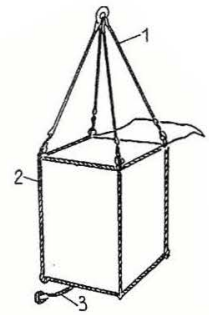
SAC 1. Prima parte a cursei unei torpile, când aceasta coboară sub adâncimea reglată. **2.** *pesc.* Unealtă de pescuit hamsie, aterină etc. **3.** *pesc.* Partea cilindrică cu care se termină traulul, servind la reținerea peștelui. S. este confecționat din plasă cu ochiuri ale căror dimensiuni sunt stabilite prin convenții internaționale.

SAC DE FILAT ULEI Sac de dimensiuni reduse, umplut cu stupă îmbibată cu ulei și folosit în caz de furtună.

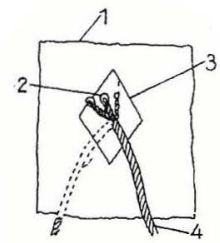
SAC DE MARINAR Sac cilindric din pânză de vele, în care marinarii își păstrează efectele. ◇ „La sac" *înv.* Programul de sâmbătă după-amiază, când echipajul își curăța și își cosea efectele; în prezent se folosește expresia „program administrativ". „A da la sac" *arg.* A-și vedea de treburile casei. „A-și pune sacul pe..." *arg.* A se ambarca pe nava... În trecut, în loc de S. se folosea o lădiță.

SAC DE NARĂ Sac de formă conică confecționat din pânză de vele, umplut la refuz cu stupă și folosit pentru astuparea nărilor de ancoră spre a preveni pătrunderea apei pe punte, pe mare agitată și valuri din prova.

SAC DE TRANSBORDARE/TRANSFER Sac prismatic din pânză de vele, ținut de o labă de gâscă, cu ajutorul căreia se prinde de un călător (călăuză); este folosit la transbordare.



Sac de transfer:
1 – labă de gâscă; *2* – grandee; *3* – saulă.



Sachet de terțarolă:
1 – velă; *2* – picior de cioară cusut sub petec; *3* – petec; *4* – sachet de terțarolă.

SACHET Capăt de parâmă sau tresă, folosit în diferite scopuri. **S. de înfășurare** S. ce servește la înfășurarea unei vele strânse. **S. de învergare** S. cu care se înverghează o velă pătrată. **S. de tendă** S. cu ajutorul căruia se leagă tenda pe stradă. **S. de terțarolă** S. cu o extremitate pe fața prova a velei, iar cu cealaltă pe fața pupa, servind la luarea de terțarole.

SACOLEVĂ 1. Navă de cabotaj din Levant, cu doi–trei arbori, cu vele pătrate pe arborele mare sau la trinchet și cu vele aurice sau latine la ceilalți arbori. **2.** Tip de velă de barcă.

SACRAMENTO Fluviu în V SUA. Lung. cca. 640 km (960 km cu afl. Pit). Izv. din M-ții Cascadelor și se varsă în G. San Francisco din Oc. Pacific. Navigabil pe o distanță de 288 km de la vărsare. Viituri primăvara și iarna. Importante hidrocentrale. Irigații.

SACUL MARINARULUI Despăgubire în obiecte de îmbrăcăminte și în numerar, acordată marinarilor care și-au pierdut obiectele personale într-un naufragiu.

SAFI Oraș-port din Maroc la țărmul Oc. Atlantic. A doilea port ca mărime după Casablanca. Cca 130 mii loc. Producție de superfosfați, iută, materiale de construcție, întrep. de prelucrare a peștelui. Traficul de mărfuri cca 6 mil t/an. Export superfosfați, iută, produse de pește. Șantiere navale.

SAFRAN 1. *sin.* (*rar*) Pana cârmei. **2.** (*rar*) Porțiunea imersă a penei cârmei.

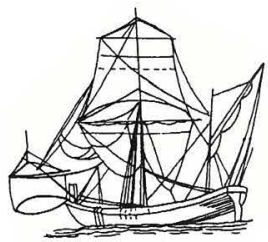
SAFRAN PROVA *spt.* Cârmă suplimentară montată în prova yachtului pentru a asigura o mai bună manevrabilitate în situații deosebite.

SAGITTARIUS (Săgetătorul) Constelație și semn a zodiacului, având stelele nautice Kaus Australis și Nunki.

„SAGRES" II (ex. „Albert Leo Schlageter") Navă-barc de același tip cu nava-școală „Mircea". Construită în 1937 pentru marina germană. A fost preluată de SUA drept captură de război la sfârșitul celui de al doilea RM. În 1948 a fost cedată Braziliei, care a folosit-o sub numele de „Guanabarra" până în 1961 când a fost cumpărată de Portugalia, unde se află și în prezent ca navă-școală a marinei militare.

SAHALIN Ins. în Oc. Pacific în apropierea țărmului de E al Asiei, înconjurată de apele M. Ohotsk și M. Japoniei. Aparține Federației Ruse. Despărțită de continent de Str. Tătară și La Perouse. Lung. 948 km, lățimea de la 6 la 160 km; supr. 76,4 mii km², pop. cca 700 mii loc. (împreună cu Ins. Kurile). Țărmurile sunt slab crestate. Relief alcătuit din două șiruri de munți (de E și de V), alt. max. 1069 m. (vf. Lopatca). Expl. de petrol și cărbuni. Climă temperată musonică; temp. med. iarna –25°C în N și –6° C în S insulei, vara: +10° C în N, +19° C în S. Toamna, regiunea este bântuită de taifunuri. Vegetația de taiga în câmpie și păduri de conifere în munți. Pr. porturi: Korsakov, Kolmsk. *ist.* Europenii au descoperit ins. în sec. XVII. În 1855, stăpânirea ins. se împarte între Rusia și Japonia, în 1875 este stăpânită în întregime de Rusia. După războiul ruso-japonez (1904–1905) a intrat în stăpânirea Japoniei. În urma războiului sovieto-japonez (1945) a intrat în posesia URSS.

SAIC Velier de cabotaj (variantă de șaică); se folosea în Levant.



Saic

SAIDA Oraș-port în S Libanului la țărmul M. Mediterane. Cca 30 mii loc. Punct terminal al conductei de petrol din Arabia Saudită. Mari depozite și rafinării de petrol. Export de petrol și produse petroliere. Pescuit. *ist.* În antichitate, important oraș-stat fenician – Sidon.

SAIGON Oraș-port; *v.* Ho Chi Minh.

SAINT JOHN Oraș-port în SE Canadei (prov. New Brunswick) la Oc. Atlantic. Cca 90 mii loc. Punct terminus al mai multor linii de CF de care este legat portul. Întrucât nu îngheață iarna, este folosit pentru tranzitarea celei mai mari părți a încărcăturilor transportate pe Fl. St. Laurențiu. Centru industrial: rafinării de petrol, constr. de mașini, prelucrarea lemnului, ind. hârtiei, conservelor de pește, zahărului. Export: cherestea, prod. alimentare. Șantiere de construcții și reparații navale. Aeroport. Fundat în 1635.

SAIMAA Sistem de lacuri tectono-glaciare în SE Finlandei la alt. de 76 m. Supr. totală 4400 km². Denumirea provine de la lacul cu același nume care face parte din sistem, cu o supr. de 1800 km². Ad. max. cca 82 m. Țărmuri stâncoase foarte crestate și numeroase insule. Nivelul max. al apei în lunile iul.–aug; minim în apr. Îngheață în nov.–dec. și se eliberează de ghețuri în apr. Prin râul Vuoksi comunică cu lacul Ladoga, iar prin canalul Saime cu G. Finic. Navigabil. Pr. orașe-porturi: Mikkeli, Lappenranta.

SAINT KITTS (Saint Christopher) Ins. în Arh. Antilele Mici (M. Caraibilor). Posesiune britanică. Supr. 176 km²; cca. 35 mii loc. Culturi în principal trestie de zahăr. Export: zahăr, rom. Centru ad-tiv.: Basseterre. *ist.* Descoperită în 1498 de Cr. Columb; colonie engleză din 1628; în 1967 a format o federație împreună cu Ins. Nevis și Anguilla care a obținut statutul de stat asociat cu Marea Britanie.

SAINT LUCIA Ins. în Arh. Antilelor Mici din M. Caraibilor. Supr. 603 km². Cca 100 mii loc. Relief deluros, alt. max. 958 m. Surse de ape termale. Păduri veșnic verzi. Culturi de banane, cocotieri, trestie de zahăr, batate. Pescuit. Export: banane, zahăr. Pr. oraș-port: Castries. *ist.* Descoperită în 1503 de Cr. Columb. Stăpânită de englezi și francezi. În 1803 devine colonie britanică. Din 1967 obține statut de stat asociat cu M. Britanie.

SAINT MALO Golf în M. Mânecii la coasta de NV a Franței între Pen. Bretagne și Pen. Cotentin. Limitat la N de Ins. Normande. Înaintat în uscat la o distanță de 110 km; ad. până la 51 m. Maree cu o ampl. mare (15m). Stație de cercetare a efectelor mareei. Porturi: Saint Malo, Granville.

SAINT NAZAIRE Port maritim în V Franței (Bretagne), avanportul or. Nantes în estuarul Loarei la G. Biscaya din Oc. Atlantic. Accesibil navelor maritime mari. Ad. în rada portului la maree joasă 13 m; la cheuri 8–11 m. Ind. siderurgică, constructoare de avioane, chimică, alim. Traficul anual de mărfuri cca. 25 mil. t. Șantierul său naval este unul dintre cele mai importante din Europa, fiind specializat în construcții de nave militare, super-petroliere și nave oceanice de pasageri. *ist.* În al doilea RM, S.N. a fost folosit ca bază navală pentru submarine. Distrus aproape în întregime în timpul războiului, a fost reconstruit și modernizat după război.

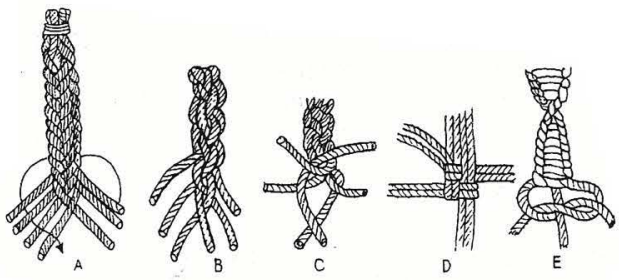
SAINT VINCENT Ins. vulcanică făcând parte din Arh. Antilelor Mici (M. Caraibilor). Supr. 389 km²; cca 90 mii loc. Relief muntos, vârful cel mai înalt este vulcanul activ Sufrier de 1165 m alt. Cca 42% din supr. ins. este acoperită de păduri veșnic verzi. Culturi: banane, trestie de zahăr, bumbac, batate, copra. Aeroport. *ist.* Descoperită de Cr. Columb în 1498, colonie britanică din 1783; din 1969 are statut de stat asociat cu M. Britanie.

SAIPAN Una din ins. mari ale Arh. Mariane din Oc. Pacific. În al doilea RM Ins. S. a devenit o importantă bază militară și navală japoneză. În iun.–iul. 1944, în cadrul operației pentru stăpânirea Arh. Mariane, Ins. S. a fost cucerită de forțele americane după o luptă înverșunată. Garnizoana japoneză de pe insulă dispunea de 43,5 mii luptători și 672 avioane. Nu dispunea de nave de luptă importante. Pentru cucerirea ins., comandamentul american a destinat 7 NL, 11 PAE, 11 Cr., 67 Ds., 20 torp. de escortă, 262 de nave de diferite alte tipuri și 71 mii militari. Pierderile japonezilor s-au ridicat la 41 mii de oameni morți și răniți (din 43,5 mii), iar la americani 16,5 mii. În operația de la Ins. S. americanii au folosit pentru prima dată napalmul.

SAL Plută mare formată dintr-un şir de două sau mai multe plute din trunchiuri de copaci, folosită pe Bistriţa şi Dunăre.

SALAMASTRĂ Împletitură utilizată ca apărătoare, la boţuri etc.; poate fi pătrată, rotundă sau în lanţ. S. se utiliza în trecut şi pentru aplicarea unor pedepse corporale; constituia semnul distinctiv al căpitanului de arme.

SALAMINA (azi Salamis) Ins. grecească în nordul G. Saronikos, în faţa portului Pireu. Supr. 102 km²; cca 20



Salamastră:
A – pătrată în opt; *B* – în semicerc; *C* – rotundă; *D* – în lanţ; *E* – în şurub.

mii loc. Viticultură, culturi de măslini. Pescuit. *ist.* În dreptul Ins. S., în timpul războaielor medice, flota greacă a obţinut o victorie decisivă asupra flotei persane (480 î.Hr.).

SALAMINA, Bătălia de la – În anul 480 î.Hr., la 27 sept., în dreptul Ins. Salamina din str. cu acelaşi nume a avut loc o confruntare între flota greacă (380 de triere ateniene şi spartane) şi flota persană (peste 1000 de nave cu rame de diferite tipuri: persane, feniciene, ionice). Flota greacă, după planul strategului Temistocle, a ales o poziţie de luptă în Str. Salamina unde manevra uriaşei flote persane ar fi fost îngreuiată din cauza spaţiului îngust. El a întâmpinat flota persană condusă de pe ţărm de regele persan Xerxe dispunând navele într-o formaţie de front dublă. Flota persană a trecut la atac având o formaţie de front cu trei linii care însă nu a putut acţiona eficient din cauza spaţiului insuficient de manevră. S-a produs o învălmăşeală în formaţia persană care n-a putut face faţă loviturilor trierelor greceşti, suferind o grea înfrângere. Perşii au pierdut 200 de nave iar atenienii 40. Victoria de la S. a schimbat cursul războiului în favoarea Atenei.

SALAMIS Bază maritimă militară a flotei greceşti situată pe Ins. Salamina din M. Egee, în zona portului Pireu. Lung. frontului de cheuri 4,6 km, cu ad. până la 9 m. Pot acosta nave militare, incl. Cr. Principalele obiective ale bazei sunt instalate pe ţărmul băii Salamis; 3 docuri plutitoare asigură reparaţia navelor militare, incl. Ds.; *v.* Salamina.

SALAPURYA Tip de caic turcesc, istamboală.

SALĂ DE TRASAJ În şantierele navale, încăpere pe a cărei podea se trasează, la scară mare, planul de forme ale unei nave în construcţie; *sin., înv.* sală de gabariuri.

SALERNO (în Roma antică–Salernum) Oraş în S Italiei, port la G. cu acelaşi nume din M. Tireniană. Cca 150 mii loc. Centru ad-tiv al prov. Salerno. Sunt dezvoltate ind. uşoară, alimentară (fabrici de macaroane), textilă, a tutunului, pielăriei, cimentului, lemnului. Şantier de reparaţii navale de mic tonaj.

SALIGNY, Anghel (1854–1925 n. Şerbăneşti, Tecuci; azi Lieşti, jud. Galaţi). Ilustru om de ştiinţă, ing. A.S. a absolvit Şcoala politehnică din Charlottenburg devenind apoi profesor la Şcoala naţională de poduri şi şosele, unde a pregătit 30 de promoţii de ingineri. Membru al Academiei Române, preşedinte al Societăţii politehnice şi altor instituţii şi societăţi de prestigiu. A construit, între anii 1890–1895, podul peste Dunăre de la Cernavodă, cel mai lung pod din Europa la acea dată. În perioada 1884–1889 a realizat silozurile de la Brăila şi Galaţi, iar în 1899–1907 silozul de la Constanţa, unde a folosit pentru prima oară în lume betonul armat. Director al Direcţiei generale a porturilor şi căilor de comunicaţii pe apă (1908–1910), iar în preajma primului RM, al Direcţiei generale a muniţiilor de pe lângă Ministerul de Război. Recunoscut ca un strălucit reprezentant al geniului tehnic românesc.

SALINITATE Proporţie de săruri în apa marină, exprimată în promile (‰). S. medie a apei de mare este de cca 35‰, dar în unele mări depăşeşte 40‰. S. M. Negre este se 15–19‰, a M. Mediterane, de 38‰. Mările cu S. mare au apă transparentă, permiţând descoperirea submarinelor la adâncimi mari.

SALINOMETRU Aparat pentru măsurarea salinităţii, bazat pe variaţia conductibilităţii electrice a apei de mare, în funcţie de salinitate. Scala S. este gradată în grade Brandt; un grad Brandt corespunde unui conţinut de 10 mg NaCl la 1 l de apă.

SALMUŢ *fl.* Ponton ancorat la care se prinde remorcherul convoiului cu ajutorul unei chei aflate la capătul lanţului tuerului.

SALONIC (*gr.* Thermaikos) Golf în M. Egee, la coasta de N a Greciei, între continent şi Pen. Calcidică. Înaintat în uscat pe o distanţă de 160 km; lăţimea la intrare 89 km; ad. max. 80 m. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,5 m. Pr. port: Salonic.

SALONIC (*gr.* Thessaloniki) Important port grecesc (a doilea după Atena) situat în N Greciei la vărsarea Fl. Vardar în g. cu acelaşi nume (*gr.* Thermaikos) din M. Egee. Cca. 300 mii loc. Accesul navelor în port se face prin două intrări: de E (183 m) şi de V (152 m). Lung. frontului de cheuri 5,5 km, cu ad. până la 11,5 m. Important centru industrial şi comercial: ind. de prelucrare a petrolului, constr. mecanice, textilă. Traficul anual de mărfuri peste 10 mil. t. Import: cereale, făină, zahăr, petrol, metale; export: tutun, ciment piei, prod. chimice. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale. În fiecare toamnă, la S. se organizează un important târg internaţional. *ist.* În antichitate, localitatea s-a numit Therma; în anul 148 î.Hr. a devenit cap. prov. romane Macedonia. S-a aflat cu unele întreruperi în stăpânirea Imp. Bizantin. Cucerit de turci otomani de la veneţieni (1430), a rămas în stăpânirea acestora până în anul 1912 când a fost eliberat de greci. În primul RM, prin debarcarea trupelor Antantei la S. s-a deschis frontul din Balcani (oct. 1915).

SALT 1. Curbură a undelor electromagnetice. **2.** *fl.* Trecere forțată peste un prag (bară), cu mașinile la maximum, astfel încât nava să-și facă drum prin vârful pragului (barei).

SALUT 1. Formă de politețe navală. **S. cu pavilionul** S. făcut prin coborârea pavilionului la jumătate și ridicarea la semn de către o navă comercială care întâlnește o navă militară, ultima răspunzând în același mod. **S. cu fluierul** (sirena) S. ce se face cu fluierul sau cu sirena, concomitent cu S. cu pavilionul. Navele cu vele salută coborând gabierii sau filând în bandă școtele focurilor. **S. cu tunul** S. făcut de o navă militară prin lovituri de tun trase la intervale de 10 s pentru a saluta uscatul unei alte națiuni (21 de lovituri de tun), o marcă de comandament sau o marcă distinctivă a unui ambasador (constând dintr-un număr fără soț de lovituri de tun) etc. S. națiunii nu se face decât după ce ofițerul de complimentare s-a asigurat că o baterie de la uscat va răspunde lovitură la lovitură. În momentul executării primei lovituri se va desfășura și pavilionul marinei militare al națiunii salutate, care va fi coborât după executarea ultimei lovituri. S.c.T. își are originea în epoca în care pe orice navă se puteau afla pirați, descărcarea tunurilor reprezentând un semn de intenții bune. **S. cu vocea** S. între navele militare având echipajele la front și între navele cu vele ce au, în plus, oameni pe vergi, care, la un semnal de sifflee, își scot boneta și o duc în dreptul inimii, iar apoi o ridică la 45° spre dreapta, strigând „ura". **S. portului** S. cu fluierul (sirena), făcut de o navă comercială care pleacă în cursă. **S. cu ramele** S. ce se face de către armamentul unei bărci cu rame la comanda „sus ramele" în momentul trecerii pe lângă o navă sau o ambarcațiune cu un amiral la bord sau al trecerii liniei de sosire la concursurile nautice. **2.** Bandarea navei într-un bord și altul la schimbările de drum, ca urmare a efectului de bandă al cârmei.

SALUTA 1. (*despre navă*) A se înclina alternativ într-un bord și altul la schimbările de drum. **2.** A executa un salut (1); *sin.* a face un salut. ◇ „A S. un gren" *arg.* A reduce velatura atunci când se prevede un gren. Potrivit unui vechi proverb marinăresc, „dacă vrei să ajungi marinar bătrân, salută grenurile și ocolește capurile".

SALUTUL PAVILIONULUI *mil.* Salut militar dat pavilionului navei în momentul în care se pășește la bordul acesteia sau la plecare, înainte de a păși pe schelă sau a coborî scara; se execută cu fața spre pupa. S.P. își are originea în antichitate, când se saluta statuia lui Neptun, instalată la pupa.

SALVAMAR 1. Agenție de salvare maritimă. **2.** Persoană care salvează pe cei aflați în pericol de înec.

SALVARE 1. Operațiune de aducere a naufragiaților la bordul unei nave. În acest scop se folosesc plase de salvare, parâme de salvare, scări de salvare, colaci, înotători etc. sau ambarcațiuni. **2.** Operațiune de recuperare a unei nave, a unei porțiuni a acesteia sau a caricului prin remorcaj, scoatere de pe uscat, ranfluare sau transbordare; este de regulă remunerată. Pentru această operațiune se aplică formula „No cure, no pay", ceea ce înseamnă că în caz de nereușită nu se plătește nimic, indiferent de cheltuielile făcute de salvator.

SALVATOR 1. *sin.* navă de salvare. **2.** Persoană care se ocupă cu salvarea navelor; *v.* și salvamar.

SALWEEN (*chin.* Nujiang) Fluviu în sudul Asiei (China și Birmania). Lung. 3 200 km. Izv. din podișul Tibet (M-ții Tangla) la alt. de peste 4 000 m sub numele de Nag Chu și se varsă prin două brațe în G. Martaban din M. Andaman. Navigabil pe cursul inferior pe distanța de 100 km de la vărsare.

SAMBUC 1. *ist.* Un fel de catamaran format din alăturarea a două galere mari și pe care se instala o platformă prevăzută cu mijloace de asediere a cetăților maritime. Scara mare de asediu instalată pe sambuc amintea de un gen de harpă care în limba latină se chema „sambuca" și din care provine și numele acestei nave. **2.** (sambouk, sambuco, sambuk, sambuq). Velier arab de cabotaj, mai mic decât un dau (*v.*), folosit în M. Roșie și Oc. Indian (coasta răsăriteană a Africii). Este acoperit în întregime sau pe jumătate cu o punte. Are două catarge, pe care se montează vele cu antenă. Cu această semnificație, cuvântul sambuc (cu variantele sale) este atestat din sec. XVI și provine din arabă (sambuq, sanbuq) sau somaleză. Termenul s-a răspândit mai ales în sec. XVIII–XIX.

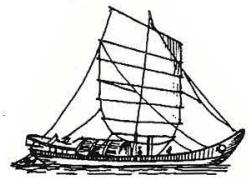
SAMIEL/SAMUN *sin.* Simun.

SAMOA (Navigators Islands) Grup de 14 insule din Polinezia (Oc. Pacific) situat între 13°–15° lat. S, din care mai importante: Savaii, Upalu, Tutuila. Se împarte în Samoa de Vest, fost protectorat Neo-Zeelandez, iar din 1962 stat independent din care fac parte Ins. Savaii, Upalu ș.a.; supr. 2,9 mii km²; cca 150 mii loc; cap. Apia (pe Ins. Upalu) și Samoa de Est, posesiune SUA din care fac parte Ins. Tutuila, Tan, Ofu, Olenga ș.a. Supr. 197 km²; cca 28 mii loc.; centru ad-tiv și BMM americană Pago-Pago (Ins. Tutuila). Cea mai mare parte a ins. este de origine vulcanică cu vulcani stinși (vulcan activ Matavanu pe Ins. Savaii). Climă subtropicală umedă, temp. med. lunară +25° – +27° C. Frecvente uragane. Cca 70% din terit. insulelor este acoperit de păduri. Se cultivă, în mare parte pentru export: cocotieri, arbori de pâine, batate, citrice, cacao, banane, orez, trestie de zahăr ș.a. *ist.* Primul european care a ajuns în S. a fost olandezul I. Roggeven (1722); a urmat navigatorul francez Bougainville care a dat ins. numele de Ins. Navigatorilor (când s-a apropiat de ins. a fost înconjurat de o adevărată flotilă de ambarcațiuni ale băștinașilor).

SAMOS Ins. grecească în M. Egee în apropiere de coastele Anatoliei. Cea mai nordică ins. din grupul Ins. Sporade de Sud. Supr 500 km²; cca. 60 mii loc. Relief muntos în V, alt. max. 1436 m (vf. Kerketéfs); dealuri și câmpie în restul terit. Climă mediteraneană. Păduri veșnic verzi, arbuști de maquis. Culturi de măslini, viță de vie, fructe, tutun, bumbac. Expl. de

minereu de fier, marmoră, bauxită. Pr. oraş-port: Vati. Ion Ghica a fost guvernator al I .S.

SAMPAN (termen de origine malaeză) Tip de navă mică foarte răspândit mai ales în China, Japonia ş.a., servind adesea drept locuinţă pentru o întreagă familie. Există o mare varietate de tipuri de S. Unele au prova ascuţită, însă aproape toate au pupa cu extremitatea înălţată. Se deplasează cu vele (unul sau doi arbori), dar de regulă au numai rame (vâsle) sau câte o godie. Cele mai multe nu au punte sau dispun doar de o mică punte având şi o cabină mică în pupa. În Japonia, Ins. Hawaii şi Taiwan, sampanul tradiţional japonez a fost prevăzut cu un motor, partea centrală a corpului ambarcaţiunii având fundul plat.



Sampan

SAMSON, Titus (1903 –) CptCdr. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1923 cu gradul de slt. A urmat cursurile Şcolii de Aplicaţie (1924–1925) şi apoi ale Şcolii Superioare de Război (1936–1938). A îndeplinit diferite funcţii la navele maritime şi fluviale. A participat în al doilea RM la comanda Ds. „Regele Ferdinand" în campania din anul 1943–1944. S-a distins pe timpul operaţiei de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea (apr.–mai 1944). Decorat cu Ord. „Mihai Viteazul". Comandant al Şcolii Navale cu gradul de CptCdr. (1944–1945) de unde a fost trecut în rezervă.

SAMSUN (În *gr. antică* Amisos) Oraş-port în N Turciei în G. cu acelaşi nume din M. Neagră. Centru ad-tiv al Vilaietului (în Imp. Otoman unitate administrativă condusă de un Valiu) cu acelaşi nume. Cca 120 mii loc. Prelucrarea tutunului, ind. constr. de maşini, alimentară. Traficul anual de mărfuri cca 2 mii. t. Export: tutun, cereale, uleiuri vegetale, piei, fructe. Ateliere de reparaţii nave de mic tonaj. Întemeiat în sec. VI î.Hr. de colonişti greci. În port pot fi bazate nave mil., incl. Ds.

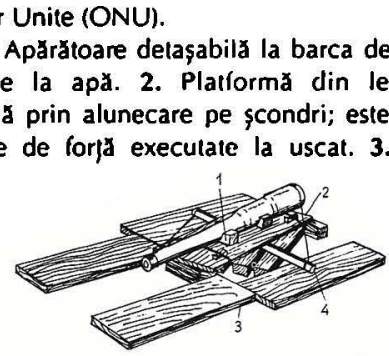
SAN DIEGO Oraş în SUA (California) situat la graniţa cu Mexicul; port şi BMM la Oc. Pacific. Cca 1,5 mil. loc. Ad. pasei de intrare în port 12,7 m. Lung. frontului de cheuri al portului şi BMM 33 km., cu ad. de la 10,6 la 12,7 m. Asigură bazarea tuturor categoriilor de nave. Traficul anual de mărfuri 3,5 mil. t. Import: prod. petroliere, ciment, oţeluri, maşini; export: prod. chimice, bumbac, aparataj electrotehnic. Constr. aeronautice şi rachete (uzinele „General Dynamics" şi „Convair"). Şantiere de construcţii şi reparaţii navale care dispun de un doc uscat şi 3 docuri plutitoare ce asigură construcţia şi reparaţia navelor civile cu o capacitate de până la 160 mii tdw şi reparaţia navelor militare, incl. PA.

SANDAL *înv.* Ambarcaţiune mare sau navă de transport cu vele.

SANDU, Gheorghe (1921–2000 n. Brăila) Viceamiral. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri Marină promoţia 1942 şi al Academiei Militare (1951). În plin război, ca aspirant, execută stagiul pe Ds. „Regina Maria", după care participă ca ofiţer secund pe torpilorul „Năluca" în campania din Est până la scufundarea navei (20 aug. 1944). În campania din Vest s-a distins la comanda unui grup de nave dragoare în timpul executării dragajului magneto-acustic pe Dunăre. După terminarea războiului îndeplineşte importante funcţii pe linie de comandă, stat-major şi învăţământ de marină: comandant de navă, comandant al Şcolii de ofiţeri marină (1950–1953), comandant al Flotilei de Dunăre (1954–1957), şef al Direcţiei Hidrografice (1958–1960), comandant al Marinei Militare (1958; 1961–1963), şef al Departamentului Transporturi navale în cadrul Ministerului Transporturilor (după 1964). În toate funcţiile încredinţate a contribuit personal la buna pregătire a unităţilor şi a personalului din subordine, fiind distins cu numeroase ordine. A făcut parte din grupul de iniţiativă pentru reînfiinţarea Ligii Navale Române al cărei preşedinte a fost până în anul 1994, când starea sănătăţii nu i-a mai permis să lucreze.

SAN FRANCISCO Oraş în V SUA (California), important port pe ţărmul G. cu acelaşi nume şi BMM americană la Oc. Pacific. Împreună cu or. Oakland şi Berkeley formează o conurbaţie cu peste 3 mil. loc. Intrarea în port se face pe o pasă cu ad. de 16,7 m. Instalaţiile portuare şi ale BMM se întind de-a lungul coastei de V a g. pe o distanţă de peste 40 km. Ad. la cheuri 12,2 m. Centru industrial: constr. de aparataj electrotehnic şi electronic, constr. de maşini, aparatură de precizie, ind. de prelucrare a petrolului, metalurgică, poligrafică. Şantiere de constr. şi reparaţii navale. Arsenal al marinei. Traficul anual de mărfuri cca 36 mil. t. Import: mărfuri generale, cauciuc, minereuri, cafea, copra, orez; export: cereale, prod. petroliere, maşini, prod. chimice, electrotehnice. Şantierele navale dispun de 6 docuri uscate şi 4 docuri plutitoare putând asigura construcţia şi reparaţia navelor civile cu o capacit. de 230 mii t. şi nave milit., incl. PA. Nod de comunicaţii; din 1869 a devenit punctul terminus al liniei ferate transcontinentale. Oraşul este legat cu suburbiile prin poduri gigantice care traversează G. San Francisco şi Str. Porţile de Aur. *ist.* Întemeiat de spanioli în 1776; în 1846 este luat în stăpânire de SUA de la Mexic. S-a dezvoltat puternic în perioada „febrei aurului" (începută în 1848). În 1945, aici a fost fondată Organizaţia Naţiunilor Unite (ONU).

SANIE **1.** Apărătoare detaşabilă la barca de salvare; *v. fig.* lăsare la apă. **2.** Platformă din lemn ce se deplasează prin alunecare pe şcondri; este folosită la manevrele de forţă executate la uscat. **3.** Suport al navelor în cursul lansării.



Sanie: (2)
1 – cavalet; *2* – sanie; *3* – cale de rulare; *4* – şcondru.

SAN NICOLAS Oraş-port în Argentina pe Fl. Paraña. Accesibil navelor maritime. Aici se află cea mai mare centrală electrică din ţară (300 mii kW). Centru

industrial: ind. metalurgică (0,5 mil. t oţel anual), ind. ceramică, chimică, rafinării de petrol. Fondat în anul 1748.

SANNIKOV Str. între Ins. Arh. Novosibirsk (Kotelnâi şi Malâi Liahovskii) din Oc. Îngheţat de Nord. Face legătura între M. Laptev şi M. Siberiei Orientale. Lung. 24,3 Mm (45 km); lăţimea min. 29,7 Mm (55 km); ad. 10–20 m. Din cauza gheţarilor este accesibilă navigaţiei în lunile aug. şi sept. Temp. med. vara: cca 0° C. Zonă bântuită de furtuni. Poartă numele navigatorului rus I. Sannikov care a explorat Arh. Novosibirsk.

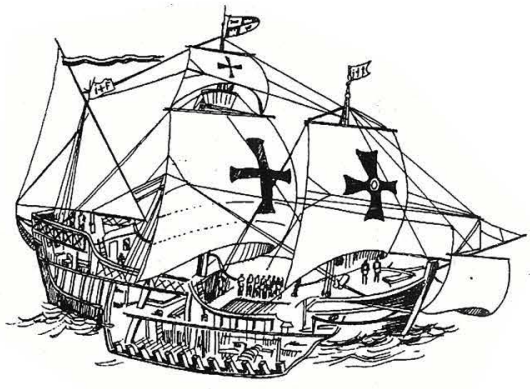
SANTA ANA Vânt cald, dar violent, care bate dinspre Est în Sudul Californiei, în Canalul Santa Barbara şi în zona San Pedro.

„SANTA CLARA" Navă menţionată în prima poliţă de asigurare maritimă cunoscută până acum (1347), pentru o călătorie de la Genova la Majorca.

SANTA CRUZ Arh. melanezian în Oc. Pacific între Ins. Noile Hebride şi Solomon. Supr. 938 km². cca 8 mii loc. Pr. ins.: Santa Cruz şi Vanikoro. Protectorat britanic. *ist.* În al doilea RM, în confruntările pentru Ins. Solomon, în apropiere de Arh. S.C. s-a desfăşurat o luptă aero-navală între o forţă japoneză (46 nave, între care 4 PA şi 213 avioane) şi o forţă americană (23 nave, între care 2 PA şi 171 avioane) în care americanii au suferit pierderi superioare celor japoneze (1 PA, 1 Ds. şi alte 4 nave avariate), iar japonezii 2 PA avariate, dar acţiunea s-a încheiat fără alte rezultate.

SANTA CRUZ DE TENERIFE Oraş în Spania insulară (Canare), port la Oc. Atlantic; cca 165 mii loc. Mare rafinărie de petrol (7,5 mil. t. anual). Import de petrol cu un trafic anual de 12,5 mii t. Escală pe rutele maritime transatlantice. Pescuit.

„SANTA MARIA" Numită greşit „Caravelă", S.M. era o *nao* (*v.*) cu trei arbori aleasă drept „navă amiral" de Cristofor Columb la traversarea Oc. Atlantic, cu cele trei nave, spre „Lumea Nouă". Nava a părăsit portul Palos



„Santa Maria"

în august 1492, iar în octombrie 1492 a debarcat pe Ins. San Salvador. În noiembrie 1492 a fost pusă pe uscat pe Ins. Española (Haiti). Caracteristici: depl. 200 t; capacitate de încărcare 100 t; dim.: 29/21,6 × 7,92 × 2,40 m; supr. velică 240 m²; vit. 9,6 Nd. Echipaj 80 oameni.

SANTANDER Oraş în N Spaniei (Castilia Veche) şi un important port fluvio-maritim situat pe malul dr. al Fl. Tejo la vărsarea în G. Biscaya din Oc. Atlantic. Cca. 140 mii loc. Centru industrial: ind. constructoare de maşini, metalurgică, de prelucrare a metalelor, chimică, militară, textilă, de prelucrare a tutunului. Traficul anual de mărfuri peste 2 mil. t. Export: minereu de fier, zinc, mărfuri generale. Şantiere de construcţii şi reparaţii ale navelor militare şi civile. *ist.* Cunoscut încă din perioada Imperiului Roman. În timpul cuceririi de către arabi a Pen. Iberice, S. a fost un focar al Reconquistei (sec. VIII–XV) şi, de asemenea, un centru de rezistenţă al armatei Republicane în timpul războiului civil din Spania împotriva intervenţiei italo-germane (1938–1939).

SANTIAGO DE CUBA Oraş-port şi BMM în E Cubei la M. Caraibilor. Cca 250 mii loc. Al doilea oraş ca importanţă după Havana. Centru industrial: ind. zahărului, tutunului, de prelucrare a fructelor, rafinării de petrol. Şantier de reparaţii navale. Export: zahăr, tutun, cacao, minereu de cupru, mangan. *ist.* Întemeiat în anul 1514. La 3 iulie 1898, în zona portului, în timpul războiului hispano-american (1898), a avut loc o luptă navală între o esc. americană (8 nave de luptă) şi o esc. spaniolă (6 nave de luptă) soldată cu înfrângerea esc. spaniole. Spaniolii, lipsiţi astfel de posibilitatea de a mai aproviziona cu armament, muniţie şi alimente trupele lor aflate pe Ins. Cuba şi în Porto Rico, au fost constrânşi să accepte înfrângerea în faţa forţelor americane şi trupelor de gherilă din insulele respective.

SANTINĂ 1. La navele cu dublu fund, spaţiul dintre bordajul gurnei şi tabla marginală. 2. La navele cu fund simplu, spaţiul dintre fund şi paiol. În S. se adună apă de la scurgeri, înfiltraţii etc., care se evacuează cu ajutorul pompelor de S.

SANTINELĂ LA ANCORĂ Marinar de veghe pe teugă, care, în afară de serviciul de pază, observă tot timpul lanţul ancorei.

SANTINELĂ SUBMARINĂ *înv.* Aparat de forma unui zmeu, remorcat sub apă, care, izbind fundul, declanşează un clinchet ce face ca zmeul să se răstoarne, iar remorca slăbeşte tensiunea, indicând astfel că fundul este mic.

„SANTISSIMA TRINIDAD" *ist.* Navă de linie spaniolă, singura navă cu patru punţi de tunuri care a existat vreodată. Capturată de englezi la Trafalgar (1805), nava s-a scufundat din cauza mării rele în noaptea care a urmat bătăliei.

SANTO DOMINGO Cap. Rep. Dominicane şi port situat în SE Ins. Haiti la M. Caraibilor. Prin port se tranzitează cca 2/3 din traficul de mărfuri al ţării. Ind. uşoară, textilă, alimentară. Export: zahăr, prod. de pielărie, lemn (esenţe preţioase), rom, citrice, ananas. Şantier naval. *ist.* Întemeiat în 1496 de Bartolomeo Columb, fratele vestitului navigator Cr. Columb. În 1930 a fost distrus de un uragan şi refăcut complet în 1936.

SANTORIN (*gr.* Thira) Grup de insule greceşti din M. Egee (la S de Arh. Ciclade). Supr. 75 km²; cca 16 mii

loc. Reprezintă resturile unui vulcan prăbuşit în mare pe la anul 1000 î.Hr. Relief deluros, vulcanic cu alt. max. de 566 m. Vechea denumire dată de veneţieni: Santa Irene.

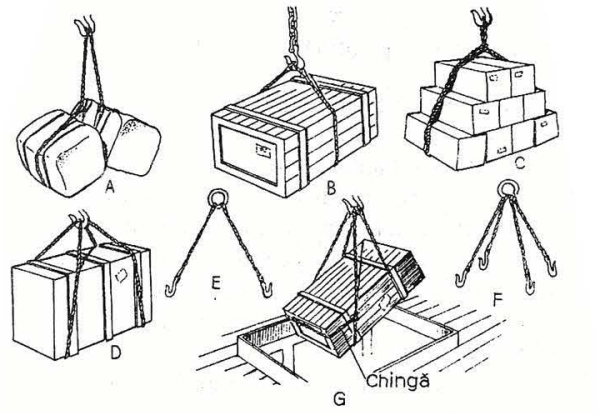
SANTOS Oraş-port în SE Braziliei (Sao Paulo) situat pe ţărmul g. cu acelaşi nume din Oc. Atlantic. Cca 270 mii loc. Este unul din cele mai importante porturi ale ţării, accesibil navelor oceanice. Traficul anual de mărfuri cca 20 mil. t. Deserveşte îndeosebi oraşul şi statul Sao Paulo, principala zonă industrială şi comercială a Braziliei. Prin S. se derulează 3/4 din exportul de cafea al Braziliei şi o importantă cantitate de bumbac, zahăr, fructe. În apropiere de S. se află întrepr. de prelucrare a petrolului, asfaltului, prod. îngrăşămintelor chimice ş.a. Portul oferă condiţii de bazare a navelor militare, incl. Ds.

SAO ROQUE Cap pe coasta de NE a Braziliei, la 5°28′ lat. S şi 35°17′ long.; cel mai de E punct al Americii de Sud.

SÂO FRANCISCO Fluviu în E Braziliei. Lung. 3161 km; supr. bazinului hd. cca 630 mii km². Izv. din masivul Sierra do Canastra de la cca 1400 m alt. Străbate partea de E a podişului Brazilian şi se varsă în Oc. Atlantic. Formează numeroase praguri şi cascade (Pirapora, Paulo Afonso), unde s-au construit hidrocentrale. Afl. pr. Rio das Velhas, lung de 1135 km. Parţial navigabil. Importantă arteră de comunicaţie pe apă spre interiorul ţării.

SÂO TOMÉ şi PRINCIPE Grup de ins. în Oc. Atlantic (G. Guineii) în apropierea ţărmului de V al Africii. Supr. totală 964 km². Cca 100 mii loc. De proveniență vulcanică, ins. au un relief muntos cu alt. max. de 2024 m (Ins. Sâo Tomé). Clima variază: pe Ins. S.T. este climă de trecere de la tropicală la ecuatorială cu sezon uscat şi sezon ploios; pe Ins. Principe este climă ecuatorială. Culturi de cacao, cafea, trestie de zahăr, cocotieri. Pr. porturi: Sâo Tomé pe ins. cu acelaşi nume şi Sao Antonio pe Ins. Principe. Aeroport. *ist.* Descoperite de portughezi (1470), intră sub stăpânirea Olandei (1641), redevenind din 1740 colonie portugheză. Din 1951, ins. au fost declarate „teritorii de peste mări" ale Portugaliei.

SAPAN *MC* Parâmă din cânepă ori din sârmă sau lanţ, cu ajutorul căreia se formează coţada prin încingerea unor mărfuri ce urmează a fi ridicate la bord sau coborâte. În funcţie de destinaţie, S. pot avea fie forma de laţ, fie forma de zbir (inel format prin unirea capetelor parâmei cu o matiseală scurtă); *sin.* sapană, (*rar*) ţapan. **S. de butuc** S. montat pe butucul roţilor unui autovehicul pentru încărcare/descărcare. **S. de lanţ** Bucată de lanţ cu un cârlig la unul din capete, celălalt fiind prins la un inel comun; este folosit la încărcare/descărcare. **S. de pânză** Bucată de pânză de vele pătrată sau dreptunghiulară, prevăzută la capetele de parâmă cu ochiuri şi rodanţe pentru coţat; *var.* Sapană, ţapan.



Sapane:
A, B – simple; *C* – în dublin; *D* – în patru; *E, F* – de lanţ; *G* – cu chingă.

SAPĂ *fl., sin.* palmă de ancoră.

SAPELLI *v.* acaju.

SARCINĂ DE BLOCARE Tensiunea maximă a unei parâme la ieşirea de pe tambur, după ce acesta a încetat să se rotească în direcţia de virare, motorul aflându-se la cuplul maxim, iar parâma fiind înfăşurată într-un singur strat. Definiţie ISO (*engl.* International Standartization Organization).

SARCINĂ DE CEDARE Tensiunea maximă a unei parâme la ieşirea de pe tambur, în momentul în care acesta începe să se rotească în sens invers cuplului maxim al motorului de acţionare, parâma fiind înfăşurată într-un singur strat. Definiţie ISO (*engl.* International Standartization Organization).

„SARDEX" Tip de cargou românesc.

SARDINIA (*it.* Sardegna) Ins. italiană situată în bazinul de V al M. Mediterane. A doua ins. ca mărime după Sicilia. Supr. 24,1 mii km²; cca 1,3 mil. loc. Relief muntos vulcanic, alt. max. 1834 m (vf. Punta la Marmora). Ţărmurile slab crestate, în general joase, iar în unele locuri mlăştinoase. Înalte în partea de NE. Golfuri mai importante: Cagliari (S), Asinara (N), Orosci (E) şi Oristano (V). Climă mediteraneană secetoasă.: temp. med. +8, +10° C în ian., +24, +26° C în iul. Pr. fluvii: Tirso (150 km), Flumendosa (127 km). Vegetaţie săracă, diferite specii de arbuşti. Păduri rare. Culturi: cereale, măslini, viticultură. Pescuit. Pr. oraş: Cagliari. *ist.* Aparţinând Cartaginei, a fost cucerită în anul 238 î.Hr. de romani, apoi stăpânită succesiv de vandali (456 d.Hr.), bizantini (534), disputată de arabi (sec. VIII–XI), de Genova şi Pisa (sec. XII–XIII), dominată de spanioli (sec. XIV–XVII). În 1720 a intrat sub stăpânirea ducelui de Savoia care a pus bazele regatului S., devenind nucleul în jurul căruia s-a realizat unificarea Italiei. Din 1948, regiune a Italiei cu statut special.

SARDINIER Navă mică folosită în M. Mediterană pentru pescuit sardele cu năvodul de larg.

SARGASELOR, Marea ~ (Sargasso Sea) Întindere vastă în zona tropicală a Oc. Atlantic (între 25° –35° lat. N şi 35°–68° long. V), aflată în centrul circuitului format de curenţii Canarelor, Alizeelor de Nord şi Golfstromului. Supr. cca 6–7 mil. km² (limitele instabile din cauza schimbării sezoniere a influenţei curenţilor). Denumirea ei provine de la algele brune (Sargassaceae) având forma unor arbuşti ramificaţi care se găsesc în cantităţi

mari la suprafaţa apei fără să împiedice navigaţia. În zona M. S. vânturile şi curenţii sunt slabi. Temp. apei: +18 la +23° C iarna şi +26 la +28° C vara. Salinitatea ridicată 35–37 ‰; transparenţa mare (65 m); culoarea albastru intens. Aici migrează anghilele pentru reproducere.

SART Manevră fixă ce susţine catargul în borduri. S. sunt prevăzute cu grijele (trepte) pentru a înlesni urcarea în arboradă. Pe navele pe care S. se capelează, acestea sunt, de regulă, perechi, formând un ochi. **S. de carenaj** S. suplimentar folosit la abaterea în carenă. **S. de coş** S. care ţine coşul în borduri. **S. orfan** S. fără pereche. **S. în romb**; *v.* romb. **S. de bompres**; *v.* mustaţă.

SASEBO Oraş în NV Ins. Kyūshū (Japonia), port la M. Chinei de Est. Cca 300 mii loc. Lung. frontului de cheuri 13 km cu ad. până la 11 m. Constr. de maşini, prod. chimice, ceramică. Traficul anual de mărfuri cca. 5 mil. t. Import: produse petroliere, mărfuri generale; export: mărfuri generale. BMM având condiţii de bazare a PA şi SmN. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale, care dispun de 6 docuri uscate unde pot asigura construcţia şi reparaţia tuturor categoriilor de nave.

SATELIT DE NAVIGAŢIE *v.* navigaţie cu satelit.

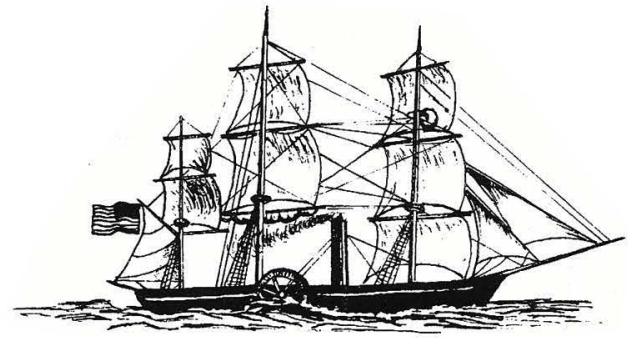
SATELIT FICTIV *v.* maree.

SAULĂ Parâmă cu grosimea de 1,5–4 cm, obţinută prin răsucire sau prin împletire; în ultimul caz se numeşte **S. engleză** sau **S. împletită** şi se foloseşte în locurile în care nu trebuie să se răsucească: la pavilioane, loch, sondă. **S. de pavilion** S. împletită, trecută printr-un rai de la mărul catargului sau al bastonului de pavilion şi prevăzută cu cârlige sau peşti, la care se leagă pavilionul. **S. de semnale** S. împletită, trecută printr-o macara simplă de pe o vergă sau de pe straiul triatic şi prevăzută cu cârlige sau peşti cu care se prind pavilioanele de semnale. **S. de sondă** S. împletită ce se foloseşte la sondare. La sondele hidrografice S. au o inimă de sârmă pentru ca lungimea să rămână constantă.

SAVANNAH Fluviu în SE SUA; lung 725 km. Supr. bazinului hd. 27,2 mii km². Izv. din M-ţii Apalaşi, străbate depresiunea preatlantică şi se varsă în Oc. Atlantic printr-un estuar în dreptul oraşului cu acelaşi nume. Debitul mediu anual 305 m³/s. Navigabil până la or. Ogasta (356 km de la vărsare). Hidrocentrale. Pe ţărmul fl. (statul Carolina de Sud) se află o importantă uzină de plutoniu.

SAVANNAH Port în SUA (Georgia) situat pe fl. cu acelaşi nume la 24 km de la vărsarea în Oc. Atlantic. Cca 150 mii loc. Portul este accesibil navelor cu un pescaj de până la 11 m. Lung. frontului de cheuri 4,6 km, cu ad. până la 12 m. Traficul anual de mărfuri cca 15 mil. t. Import: petrol, prod. petroliere, metale, îngrăşăminte; export: bumbac, maşini agricole, material lemnos. Şantiere navale care asigură construcţia şi reparaţia navelor civile de tonaj mediu şi navelor militare, incl. Ds. Aeroport.

„SAVANNAH" **1.** Primul cargou cu propulsie nucleară, construit în 1962 în SUA. Caracteristici: depl. 21 810 t; dim.: 182 × 23,77 × 10 m; vit. 21 Nd. **2.** *ist.* Prima navă cu aburi, care a străbătut Atlanticul (1819) în 28 de zile, folosind maşinile numai la plecare şi la intrarea în port (în total 85 de ore), restul timpului mergând cu vele. Viteza în momentul utilizării maşinilor era de 6 Nd (72 CP). Roţile cu zbaturi se puteau demonta pentru a fi ridicate pe punte când se naviga cu ajutorul velelor.



Savannah (2)

SAVOPOL, Nicolae (1905 – ?) LtCdr. A navigat mai multe decenii pe mare şi, având talent, a început să picteze marea în cele mai diverse aspecte ale sale: corăbii şi vapoare, furtuni pe mare, ţărmuri, porturi, bătălii ş.a. A participat cu lucrările sale la numeroase expoziţii de pictură din ţară şi străinătate (Franţa, Italia, Elveţia, Germania, Austria, Ungaria ş.a.). Despre pictura sa, criticul de artă Ion Tătaru a scris în 1974 „...o pictură clară şi luminoasă, expresie a unui suflet de autentic marinar". În al doilea RM ambarcat şef mecanic pe Ds. „Regele Ferdinand" a participat la numeroase misiuni de luptă.

SAVORGNAN, Pierre Paul François de Brázza (1852–1905) Navigator, explorator şi colonizator francez de origine italiană. Explorează bazinul râului Ogooue (Africa Ecuatorială), cursurile Râurilor Nyanga şi Kouilou şi a Fluviului Congo. Stabileşte un post francez pe malul drept al Fluviului Congo, unde se va înălţa oraşul Brazzaville. A extins graniţele franceze în Africa anexând bazinele Râurilor Sangha şi Oubanguri. Este cunoscut în istorie ca unul dintre puţinii care şi-au respectat semenii, indiferent de culoarea pielii şi care nu a folosit forţa armelor, ci puterea convingerii.

SAVURĂ Lest de nisip, de pietriş sau de apă, luat la bordul unei nave pentru a îmbunătăţi stabilitatea acesteia şi randamentul elicei; *sin.* balast, lest.

SAWU, Marea ~ Una din mările insulare australo-asiatice cuprinsă în spaţiul dintre Insulele Flores, Timor, Sumba, Sumbawa, Sawu ş.a. Supr. 104 mii km²; ad. med. 1683 m, max 3475 m. Temp. apei la suprafaţă între nov.–feb. +30° C (vara în emisfera sudică); salinitatea 34,5‰. Curenţi de suprafaţă în direcţia V cu vit. de 1 Nd (1,85 km/h). Maree neregulată, semidiurnă cu ampl. de 2 m. Faună bogată.

SĂCĂRIE *MC* Marfă (de obicei, cereale) în saci, aşezată deasupra cerealelor în vrac pentru a împiedica „curgerea" acestora.

„SĂGEATA" *ist.* Şalupă pusă la dispoziţia Comandamentului Flotilei de Grigore Cantacuzino în timpul războiului de Independenţă (1877–1878), fiind folosită pentru transporturi şi aprovizionarea armatei în zona

Vidin. Împreună cu şalupele „Bucur" şi „Rândunica" a făcut legătura între cele două maluri ale Dunării. I s-a schimbat numele în „Grigore Cantacuzino" şi a continuat să fie folosită de Flotilă pentru transporturi, poştă, precum şi pentru lucrări hidrografice. Surprinsă de o furtună la remorca canonierei „Grivița" s-a scufundat (1882).

SĂGEATĂ 1. Arboret de dimensiuni mai mici, instalat pe unele nave cu faruri scurte. **2.** S. de **bompres;** *v.* bompres.

SĂLTARE Mişcare a navei de-a lungul axei sale verticale.

SĂRI (*despre vânt*) A schimba brusc direcţia.

SĂRI LA ABORDAJ (*despre echipaj*) A ataca prin abordaj.

SĂRITURĂ DE VÂNT Schimbare bruscă a direcţiei vântului.

SĂVULESCU, Eugen (1901–1964 n. Bucureşti) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1921 şi al Şcolii Superioare de Război ca şef de promoţie (1932). Cu gradul de Slt. a fost ambarcat pe nave ale Div. de Mare şi ale Div. de Dunăre (1921–1928), având şi comanda vedetei „Maior Şonţu", iar apoi şef al artileriei pe Ds. „Mărăşti" (1928–1930). Deţine în continuare funcţii de comandă (can. „Ghiculescu" şi „Dumitrescu") şi de stat-major ca şef de secţie operaţii în St.-Major al Marinei. Participă la al doilea RM cu gradul de LtCdr. la comanda Ds. „Regina Maria" (1941–1942), fiind decorat cu Ord. „Mihai Viteazul". Profesor la Şcoala Superioară de Război (1943) şi la Şcoala Navală (1944). După război a fost avansat la gradul de Cdr. şi numit şeful Serv. E.C.P., ulterior Direcţie (1945). Şef de Stat-Major al MM (1946), apoi comandant al Marinei Militare (1946–1948). Profesor la Academia Militară (1948–1952). În rezervă din 1952.

SÂLÂC Fund mic stâncos (al mării).

SÂN Intrând în uscat, mai mic decât o crigă; *sin.* ansă.

SÂNGERA A da gaură într-o căpăţână de ancoră din lemn pentru a evacua apa din interior. Gaura se astupă apoi cu un dop.

SÂRBU, Tiberiu (1907–1944) Căpitan. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1929 cu grad de Slt. Specializat în transmisiuni, a executat serviciul ambarcat pe nave ale Diviziei de Mare. Profesor şi comandant de companie de elevi la Şcoala Navală (1930–1940). Ambarcat pe Ds. „Regele Ferdinand" ca ofiţer secund, a participat la operaţia de evacuare a trupelor germano-române din Crimeea. Grav rănit la 20 aug. 1944 în timpul unui bombardament al aviaţiei sovietice asupra navei, a decedat în aceeaşi zi la spital.

SÂR-DARIA (Syrdarja) Fl. în Asia Centrală (Uzbekistan, Kazahstan, Tadjikistan şi Kârgâstan) format prin confluenţa în depresiunea Fergana a R. Narin şi Kara Daria care izv. din M-ţii Tian-San. Lung. 2206 km (cu R. Narin 3078 km). Se varsă printr-o deltă în M. Aral. Cea mai mare parte a debitului este folosită la irigaţii, care se ridică la o supr. de peste 1600 mii ha. Hidrocentrală. Navigabil pe cursul inferior pentru nave mici.

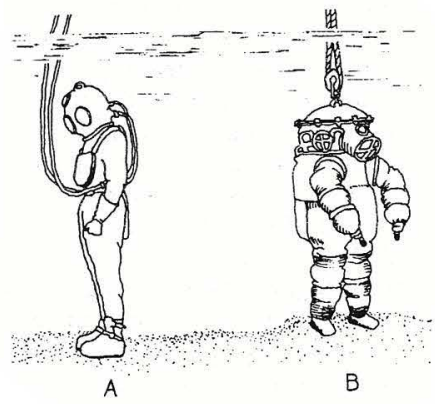
SÂRMĂ *sin.* parâmă de sârmă (*termen folosit în mod curent la bord*). **S. de ambosare** *v.* ambosare **S. de cuplare** *fl.* S. care leagă două şlepuri. **S. diagonală** *fl.* S. oblică între două dane de şlepuri remorcate. **S. de prut** *fl.* S. cu care se execută manevra denumită prut. **S. de sondă** S. cu o singură viţă din şapte fire, folosită la sonda-mecanică.

SBAT *sin.* zbat.

SBIR *sin.* zbir.

SCAFANDRIER *înv., sin.* scafandru (1).

SCAFANDRU 1. Persoană specializată în executarea de lucrări sub apă, folosind un echipament compus din costum, ghete, cască, lest şi alimentat cu oxigen de la suprafaţă. **S. autonom** S. care se mişcă independent sub apă, fiind echipat cu un costum complet sau numai cu



Scafandru:
A – uşor; *B* – greu.

un aparat respirator, ochelari şi labe de cauciuc pentru înot. **S. de luptă** *mil.* S. autonom care execută misiuni de cercetare, distrugeri de obstrucţiuni, de nave, de mine ş.a. **S. greu** S. echipat cu un costum metalic foarte rezistent, capabil să lucreze la adâncime mare (cca 110 m). **2.** *înv.* Aparat de scafandru; *v.* centrul de scafandri.

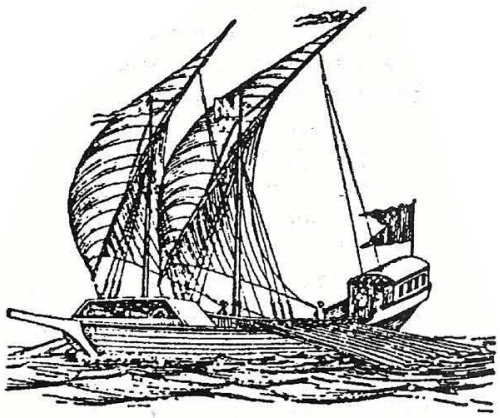
SCAFANDRU DE LUPTĂ Scafandru uşor din compunerea Forţelor Navale, instruit pentru misiunile de cercetare şi distrugere sub apă. Este echipat cu costum de scafandru autonom, armă individuală, explozibil, aparate de cercetare şi legătură. S.d.L. au ca misiuni principale: distrugerea navelor militare inamice în baze şi în locurile de staţionare la ancoră; distrugerea unor lucrări hidrotehnice importante, cercetarea sectoarelor de debarcare a desantului maritim, distrugerea obstacolelor subacvatice instalate de inamic ş.a. În general echipele de scafandri de luptă sunt lansate în apropiere de porturile şi de litoralul inamic, de către submarine. În prezent S.d.L. sunt destinaţi mai ales executării de acţiuni de cercetare-diversiune în apele unui inamic potenţial sau protecţiei forţelor proprii împotriva scafandrilor de luptă („oamenilor broască") inamici.

SCALĂ DE CALIBRARE Document întocmit de şantierul de construcţie a petrolierelor, în care se specifică volumul de apă dulce din fiecare tanc, umplut până la înălţimea de 6". Cu ajutorul S.d.C. şi luând în consideraţie greutatea specifică a produsului şi corecţiile de temperatură, se poate calcula greutatea produsului din tanc.

SCALĂ DE ÎNCĂRCARE Tabel care cuprinde depla-

samentul, deplasamentul volumetric, tonajul dead-weight brut, pescajul mediu, imersiunea în tone/cm (tone/țol) și bordul liber al unei nave. Cu ajutorul acestui document se determină cantitatea de marfă care se poate încărca sau cea existentă la bord, pescajul după încărcare sau la sosirea în port.

SCAMPAVĂ (*it.* Scampavia) *ist.* Navă militară cu rame, ușoară și rapidă, tip galeră de dimensiuni mici, folosită



Scampavă (începutul sec. XVIII)

în sec. XVIII în flotele de galere, în misiuni de cercetare și patrulare, îndeosebi în spații restrânse. Era propulsată de 12–18 perechi de rame, iar în prova avea montate I–II tunuri de cal. mic. Pe vânt favorabil, pentru deplasare avea 1–2 catarge cu vele triunghiulare. Tipuri de S. au fost folosite la începutul sec. XVIII în Rusia și în flotele altor țări europene.

SCAMPAVIA *ist.* Navă napolitană din prima jumătate a sec. XIX, cu velă mare, trincă latină și rame, cu un tun de 6 țoli la prova. Lungimea navei era de cca 50 m.

SCAPA FLOW Principala bază operațională a flotei militare engleze, în Arh. Orkney în primul (1914–1918) și în al doilea (1939–1945) războaie mondiale. Acvatoriul bazei, cu o supr. de 120 mile pătrate, este mărginit de insule cu ieșiri între ele în Oc. Atlantic și M. Nordului. Cele două pase de intrare în port au ad. de 27–37 m. Baza este puternic fortificată, cu posibilități de staționare dispersată a navelor de toate clasele. Dispune de aerodromuri pentru aviația maritimă și de uscat, șantiere de reparații navale și mari depozite de combustibil, armament, muniție ș.a. *ist.* La terminarea primului RM, la S.F. au fost internate, conf. condițiilor de capitulare a Germaniei, navele flotei germane, unde în scurt timp au fost scufundate de propriile echipaje. În al doilea RM, la 14. oct. 1939, submarinul german „U-47" a reușit să străpungă puternica apărare ASm a bazei și să scufunde NL britanică „Royal Oak", demonstrându-se astfel rolul crescând al SM în acțiunile de luptă pe mare.

SCARA CAPACITĂȚII DE ÎNCĂRCARE Tabelă grafică arătând valorile capacității de încărcare a navei, în funcție de pescaj, pentru apa de mare și apa dulce. Pe același grafic se arată valorile corespunzătoare ale deplasamentului navei, ale bordului liber și ale afundării pe cm sau pe țol.

SCARA CEȚII/VIZIBILITĂȚII Cuprinde nouă valori: 0 – **ceață deasă**, vizibilitate sub 50 m; 1 – **ceață groasă**, vizibilitate 0,1 Mm; 2 – **ceață**, vizibilitate 0,2 Mm; 3 – **ceață moderată**, vizibilitate 0,5 Mm; 4 – **pâclă**, vizibilitate 1 Mm; 5 – **vizibilitate proastă** 2 Mm; 6 – **vizibilitate moderată**, 5 Mm; 7 – vizibilitate bună, 10 Mm; 8 – **vizibilitate foarte bună**, 30 Mm; 9 – **vizibilitate excelentă**, peste 30 Mm.

SCARA HĂRȚII DE NAVIGAȚIE Raport numeric sau linie gradată, cu ajutorul cărora se pot determina distanțele pe hărțile marine. Pe hărțile de navigație se întâlnesc două feluri de scări: a) naturală – redată sub forma unei fracții subunitare și raportată în majoritatea cazurilor la paralela medie a hărții; b) liniară – cu ajutorul căreia se pot determina distanțele pe mare în mile, cabluri, picioare sau metri. Pe hărțile marine în proiecție Mercator se folosesc: ca scară liniară cadrele verticale ale hărții, pe care sunt gradate minutele de latitudine crescândă, egale fiecare cu o milă marină (1852 m) și zecimile de minut, reprezentând fiecare un cablu.

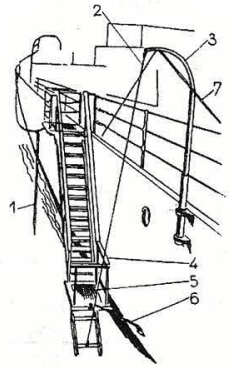
SCARA INTERNAȚIONALĂ A MĂRII Notațiile cuprinse între 0 și 9 pentru starea mării:

Gradul mării	Starea mării	Forța vântului (scara Beaufort)	Înălțimea valurilor în m med. - max.
0	Calm plat	0 - 1	0,00
1	Mare încrețită	2	0,0 –0,1
2	Mare frumoasă	3	0,1 –0,5
3	Mare ușor agitată	4	0,5 –1,25
4	Mare moderat agitată	5	1,25–2,5
5	Mare agitată	6	2,5 –4,0
6	Mare foarte agitată	7-9	4,0 –6,0
7	Mare înaltă	10	6,0 –9,0
8	Mare foarte înaltă	11	9,0–14,00
9	Mare fenomenală	12-17	peste 14,00

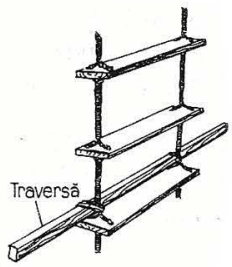
SCARA NEBULOZITĂȚII *v.* nebulozitate.

SCARĂ 1. Piesă metalică de forma unei furci, prinsă de etrava ambarcațiunii, la care se poate lega o parâmă pentru a o trage pe plajă. **2.** Idem, la care se fixează capătul unei subarbe sau alte manevre fixe ale bompresului. **S. de bord:** a) S. în interiorul navei; b) S. așezată, de regulă, la pupa, pe care urcă la bord ofițerii sau pasagerii. Este prevăzută cu o platformă superioară și cu una inferioară, precum și cu o gruie pentru ridicare și coborâre. La platforma superioară se leagă o parâmă de barcă (braț fals) de care se poate prinde cu cangea omul în prova al bărcii ce acostează; *sin.* S. mare, S. de tăietură. **S. de bordaj:** a) S. din șipci de lemn fixate de bordaj, pe care se poate urca uneori la bord, folosind și un țin-te bine; *v. fig.* navă de 74 ; b) S. din scoabe metalice prinse de bordaj în dreptul nării de ancoră, în dreptul tangonului etc. **S. de debarcare** S. compusă din mai multe S. de pisică lipite, servind la trecerea de pe navă pe ambarcațiunile de debarcare. **S. de Mediterana** S. din lemn lipită de bordaj și prevăzută cu o balustradă la partea superioară, care este folosită pe navele militare mici pentru a urca și coborî în barcă. **S. de pilot** S. mobilă cu trepte late, folosită pentru a ambarca sau debarca un pilot; uneori S. este prevăzută cu o traversă

pentru a nu se răsturna. **S. de pisică** S. compusă din două parâme legate prin trepte cilindrice; *v. fig.* gabie şi tangon. **S. de scafandru** S. metalică folosită la coborârea şi ridicarea scafandrilor: *v. fig.* scafandru. **S. de salvare** S. asemănătoare S. de pilot, lestată la partea inferioară de care se pot agăţa naufragiaţii. **S. de sart** S. de pisică între o grijea inferioară a unui sart şi punte, permiţând urcarea în arboradă fără a ieşi în afara bordului. **S. de tangon** S. de pisică prinsă pe tangon, având un ochi cu rodanţă la capătul inferior; folosind S.d.T., armamentul bărcii de serviciu coboară şi urcă în barcă. **S. de tăietură** *sin.* S. de bord, S. mare.



Scară de bord:
1 – parâmă; *2* – atârnător; *3* – gruie de scară; *4* – balustradă; *5* – grătar; *6* – suport; *7* – braţ.



Scară de pilot

SCARĂ DE CHEU Scară metalică fixată vertical de peretele cheului sau zidită în formă de trepte în zidul acestuia; este folosită pentru trecerea oamenilor de pe ambarcaţiuni pe cheu.

SCARĂ DE MAREE Gradaţii pe un cheu, dig sau şcondru, care indică înălţimea mareei.

SCARĂ DE PESCAJ Gradaţii executate prin chernăruire, sudură etc. la prova şi pupa unei nave, indicând pescajul în decimetri sau în picioare; uneori gradaţiile de la prova sunt exprimate în decimetri, cu cifre arabe, iar la pupa în picioare, cu cifre latine. Unele nave mari au şi la centru asemenea scări care indică pescajul mediu.

SCARĂ DE TRANSFER/TRANSBORDARE Dispozitiv compus dintr-un capăt de parâmă, cu o scară la partea inferioară, prinsă de un călător şi prevăzută cu o chingă, cu ajutorul căreia se poate încinge un om, sprijinindu-se cu piciorul pe scară. Serveşte la transbordări de persoane sau la debarcări.

Scară de transfer:
1 – călător; *2* – filieră; *3* – cârlig de siguranţă; *4* – chingă; *5* – scară.

SCARĂ HIDROMETRICĂ *sin.* mră.

SCAREU Suport din grinzi prismatice de lemn, dispuse în pătrat, pe care se aşează o navă scoasă pe mal; *sin.* tachet, tacadă.

SCARLAT, Constantin (n. 1935 Costişa, Neamţ) Lt. Cdr. Arheolog submarin, scafandru, pionier al arheologiei subacvatice româneşti. A înfiinţat Secţia de cercetări marine şi arheologie subacvatică, prima de acest gen din România, care a funcţionat în cadrul Muzeului Marinei Române între anii 1972–1977. Împreună cu tinerii din clubul său de acvanauţi a făcut explorări subacvatice în zona litoralului românesc, aducând la suprafaţă cca 2000 de exponate din ceramică, piatră, fier, datând din epoca antică, precum şi exemplare interesante de floră şi faună marină. Este autorul a numeroase lucrări în domeniu între care: **Geografie submarină** (1979), **Geografia fundului lacului Siutghiol** (1971), **Ţărmul nevăzut al Mării Negre** (1982), **Itinerarii subacvatice la Istru şi Pontul Euxin** (1988), **Călătorie în adâncuri** (1990) ş.a.

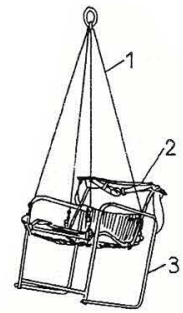
SCAUN *sin.* nod de scaun.

SCAUN DE BOŢMAN Mică platformă de scândură, susţinută cu ajutorul unei parâme ce trece prin găurile de la cele patru colţuri şi formează două ochiuri cu o legătură; platforma se poate ridica pe un catarg, coş etc., fiind folosită pentru piturare sau raşchetare.

Scaun de boţman

SCAUN DE CHILĂ Unul din suporţii de construcţie specială fixaţi în linie dreaptă şi la intervale determinate, pe o cală sau pe un doc uscat sau plutitor, pe care se aşază chila unei nave în construcţie sau andocate. Se confecţionează din butuci scurţi şi fasonaţi de lemn tare, din fontă turnată sau, mai rar, din beton.

SCAUN DE TRANSBORDARE Scaun metalic prevăzut cu o chingă, suspendat de un călător, care serveşte la transbordarea în mare între nave.



Scaun de transbordare:
1 – labă de gâscă; *2* – chingă; *3* – scaun.

SCĂPA (*despre ancoră*) *înv., v.* a ara.

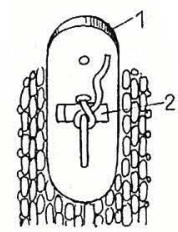
SCÂNDURĂ DE CĂPTUŞEALĂ (SCÂNDURĂ DE FARDAJ) *MC* Riglă sau dulap de brad, care constituie fardajul mobil (de aerisire) al magaziilor navei. Se montează pe toată lăţimea pereţilor laterali ai magaziei, orizontal sau vertical, la intervale de 10–25 cm, formând un grilaj interior care protejează încărcătura de contactul direct cu tablele bordajului, permiţând aerisirea. Scândurile (dulapii) se prind de coaste prin cârlige, de care se pot desprinde în cazul încărcării unor mărfuri în vrac; *sin.* dulapi de fardaj.

SCÂNDURĂ DE RULIU *v.* cuşetă.

SCÂNDURICĂ DE STRÂNS Scândurică cu capetele rotunjite şi cu o gaură la mijloc, cu ajutorul căreia se strâng legăturile.

SCÂRŢÂI A frâna brusc cabestanul sau vinciul numai în cazuri extreme.

SCHAEFER, Kurt (1922 n. Viena) Dipl. ing. dr. Istoric naval austriac. A publicat un mare număr de articole şi cărţi, între care **Architectura navalis danubiana, Die Donau fregatte «Theresia» 1768–1791 Geschichte und Modellbau, Historische Schiffe in Wien** (2002). Pe



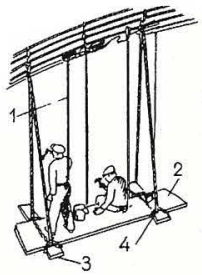
Scândurică de strâns:
1 – scândurică; *2* – mai de matisit.

baza elementelor de arhivă, a reconstituit navele şi ambarcaţiunile dunărene, incl. bolozanul, caicul, şaica etc. şi, în colaborare cu specialişti români, a studiat lotca.

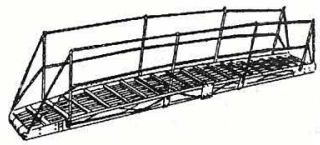
SCHEDAR Steaua nautică α Cassiopeae (Casiopeea), mărimea 2,5; în arabă „Pieptul (Casiopeei)".

SCHEER, Rheinhard Karl Friedrich von Amiral. În serviciul flotei germane din 1879. În anii 80 (sec. XIX) a participat la cucerirea coloniilor germane din Africa. Între 1909–1913, în funcţii de răspundere pe linie de stat-major. În 1913–1915, comandant de escadră în cadrul flotei operative. În calitate de comandant al flotei operative a participat la bătălia din Iutlanda (1916). Adept al Am. Tirpitz în cursa înarmării flotei germane. În primul RM a încercat printr-o serie de operaţii separate să slăbească flota britanică pentru a o înfrânge apoi într-o bătălie decisivă. Întrucât acest plan nu i-a reuşit, a devenit partizanul războiului submarin total. În 1918, şef al statului-major general al marinei militare. În urma evenimentelor din 1918 a trecut în rezervă. Autor al unei cărţi de memorii cu titlul: **Flota germană în războiul mondial**.

SCHELĂ 1. Scândură susţinută de două parâme prinse cu un nod de S., pe care stau oamenii ce piturează sau raşchetează bordajul. 2. Podeţ prevăzut, de regulă, cu o balustradă, care leagă nava de mal. 3. Port mic pe Dunăre. 4. *ist.* Port oriental.



Schelă de lucru: *1* – parâmă de siguranţă; *2* – schelă ; *3* – traversă; *4* – nod de schelă.

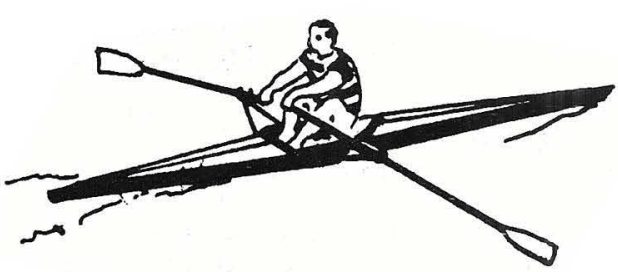


Schelă de acces la bord

SCHELDE, fluviu *v.* Escaut.

SCHI NAUTIC *spt.* Alunecare pe apă cu ajutorul unui fel de „schiuri" sau al unei scânduri (acvaplan), sportivul fiind tras la remorcă de către o ambarcaţiune cu motor. Menţinerea la suprafaţă se datoreşte rezistenţei pe care o opune apa pe timpul alunecării „schiurilor"; *sin.* schi pe apă, water-ski.

SCHIF *spt.* Ambarcaţiune de sport cu rame, având o formă lungă şi îngustă. Oamenii de la rame stau pe scaune (cărucioare) mobile. Ramele cu pana curbă sunt susţinute de portanţi exteriori.



Schif

SCHIMBA S. cârma A pune cârma cu acelaşi unghi în bordul opus. **S. de drum** A modifica drumul navei. **S. ghiul** La volte, a trece ghiul dintr-un bord în altul. **S. înainte/înapoi** A braţa vergile arborelui trinchet/artimon în bordul opus celui precedent. **S. murele** A schimba bordul din care nava primeşte vântul; se execută printr-o voltă în vânt sau sub vânt ori prin gambiare; **S. şcotele** A trece şcotele dintr-un bord în altul, după o voltă.

SCHIMBARE DE ASIETĂ Operaţie care se executa prin introducerea sau scoaterea apei din tancurile de asietă sau printr-o nouă repartiţie la bord a încărcăturii sau a greutăţilor pe lungimea navei. Aceste modificări pot crea o asietă dreaptă când chila navei are poziţie orizontală, pot mări sau micşora pescajul la una din extremităţi, având ca rezultat apuparea sau aprovarea.

SCHIPER *MC* 1. Comandant de navă mică. 2. Comandant de yacht mic. 3. *arg.* Comandant de navă comercială.

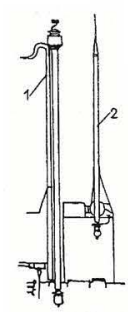
SCHIŢA DE COASTĂ Desen reprezentând o porţiune de coastă văzută din larg, dintr-un anumit relevment şi de la o anumită distanţă. Serveşte la identificarea uscatului. S.d.C. se găsesc în cărţile-pilot, iar uneori şi pe hărţile marine. O.S.d.C. este mult mai utilă decât o fotografie, deoarece redă uscatul aşa cum este văzut de ochiul navigatorului, adică cu o deformare ce amplifică înălţimile.

SCHMIDT, Victor (1882–?). Contraamiral. Provine din marina austro-ungară. Încadrat în flota militară română după primul război mondial, când primeşte comanda Grupului de canoniere de dragaj şi al Grupării de vase dragă-mine (1920–1924). În anul 1921, cu gradul de căpitan-comandor, fiind numit profesor la Şcoala Navală, predă un curs de manevre. Comandant al Bazei Navale Maritime (1924–1927) cu o întrerupere în cursul anului 1925, când se află pentru un timp la comanda Administraţiei navelor de luptă şi al Corpului Echipajelor Maritime. Şef de Stat Major al Diviziei de Mare (1927–1928); după un stagiu de studii în străinătate (1928–1930), este numit la comanda Apărării Fixe Maritime (1930–1931); comandant al Grupului distrugătoarelor tip „M" şi al distrugătorului „Mărăşeşti" (1931–1933); comandant al Bazei Navale Fluviale (1933–1934); ofiţer în cadrul Serviciilor marinei (1935); avansat contraamiral, conduce comisia de recepţie a submarinului „Delfinul" (Fiume, 1936) şi este numit comandant al Centrului de instrucţie submarinişti; comandant al Forţelor Navale Maritime (1937–1939) şi, în acelaşi timp, primeşte comanda superioară a marşului distrugătorului „Regina Maria", desemnat să reprezinte ţara în Anglia, la serbările şi Revista Navală de la Portsmouth, ocazionate de încoronarea regelui George al VI-lea. În anul 1940 este trecut în rezerva armatei.

SCHNORKEL Dispozitiv care permite funcţionarea sub apă a motoarelor Diesel ale unui submarin.

SCHOONER (*engl.*) Goeletă.

SCIROCCO (SIROCO, SIROCCO) Vânt cald care bate în M. Mediterană din



Schnorkel: *1* – schnorkel; *2* – periscop.

sectorul Sud-Sud-Est, fiind precedat de o depresiune ce se deplasează spre Est.

SCLIPIRE *v.* lumină (2).

SCLIPIREA GHEȚII/ZĂPEZII Lucire albă-cenușie/albă la orizont, indicând apropierea gheții/zăpezii.

SCOARȚĂ *v.* troță (4).

SCOATE A aduce în afara bordajului o ambarcațiune, răsucind gruile sau lăsând-o să alunece. ◇ „S. sonda" A începe sondajul cu sonda.

SCOATE DE PE USCAT A salva o navă pusă pe uscat, remorcând-o cu remorchere ori cu nave mari sau folosind propriile ancore date spre larg, propriile mașini, instalații de pe mal acționate de palancuri, pontoane etc.; *sin.* deșeșua (de regulă, fluvial).

SCOATE UN CONVOI *fl.* A îndepărta un convoi de un obstacol sau de un punct periculos printr-o schimbare de drum a remorcherului.

SCOBITURA VALULUI Depresiunea dintre două creste de val. Termenul se referă mai ales la partea cea mai adâncă a văii dintre valuri.

SCOBITURĂ *fl., sin.* colivia elicei.

SCODREA, Vasile (1872–1934 n. București) Viceamiral. Absolvent al cursurilor Academiei Navale din Livorno (Italia). Una din primele sale funcții a fost cea de director de studii și profesor la Școala de Marină din Galați (1898–1899). S-a aflat apoi la comanda marșului de instrucție cu bricul „Mircea I" în 1899. În apr. 1909 a fost numit la comanda Diviziei de Mare și comandant al bricului „Mircea I". În 1914 este subșef de stat-major în Comandamentul Marinei. În primul RM s-a aflat la comanda Flotei de Operațiuni (1917–1918). După război este numit șef de stat-major al Comandamentului Marinei, iar în 1921 primește comanda Diviziei de Mare. Din 1926, prin Înaltul Decret nr. 483, contraamiralului Vasile Scodrea i s-a încredințat comanda Marinei Militare, devenind în același an primul viceamiral activ al Armatei Române. La 13 ian. 1934 iese la pensie și în același an se stinge din viață.

SCORIDORA Ambarcațiune de cabotaj (l. 10–12 m) cu vele și uneori cu motor, folosită în apele ce scaldă coastele Italiei.

Scoridora

SCORPIUS Constelația având stelele nautice Antares și Shaula.

SCOȚIEI, Marea ~ (Scotia Sea) Spațiu al Oc. Atlantic situat la E de Str. Drake care separă America de Sud de Antarctica, cuprins între Arh. Georgia de Sud, Falkland, Sandwich de Sud și Orkney de Sud. Supr. 1247 mii km²; ad. med. 3096 m, max. 5780 m; temp. apei de la +6° C la –1° C. Salinitatea 34‰. Partea de S este acoperită o mare parte a anului de ghețari plutitori. Denumită după numele navei unei expediții scoțiene.

SCRISOARE DE MARCĂ *ist.* Document prin care o navă era autorizată să fie corsar, ceea ce îi oferea calitatea de combatant, scutind-o de acuzația de piraterie. Marca însemna inițial limita valorii cu care armatorul corsar urma să se despăgubească prin capturi, pentru pierderile suferite anterior din partea statului advers; *v.* și cursă.

SCRISOARE DE MARE *DM* Document vamal eliberat în timp de război navelor aparținând țărilor neutre, în care se indică portul de plecare, destinația, caricul etc.; se prezintă ofițerilor de pe navele aparținând statelor beligerante, care fac vizite și cercetări.

SCRISOARE DE REPRESALII *ist.* Scrisoare de marcă limitată pentru recuperarea pagubelor provocate de corsari.

SCUBA (prescurtare din l. engleză a expresiei: Self-Contained Underwater Breathing Apparatus) Aparat autonom de respirat subacvatic; *sin.* acvalang.

SCUFUNDÁ (*despre navă*) **1.** *mil.* A trimite o navă la fund prin pintenare, lovituri de tun, torpile, mine etc. **2.** (*reflexiv*) A se duce la fund ca urmare a unei catastrofe. **3.** (*impropriu*) A intra în imersiune.

SCUFUNDĂTOR 1. Persoană capabilă să se scufunde în apă fără aparat de scafandru. Recordul este deținut din 1913 de pescarul de bureți grec Hagi State care s-a scufundat la adâncimea de 80 m, unde a legat o parâmă de o ancoră pierdută. **2.** Greutate cilindrică pentru ancorarea unei geamanduri.

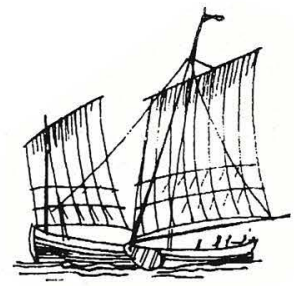
SCUNĂ Navă având greement asemănător cu goeleta, dar cu vele la treime la arborele mare. În 1912 sub pavilion românesc exista o S. de 134 t.

SCUNER Goeletă; *sin.* șunăr.

SCURGE (*despre navă*) ◇ „A se lăsa scursă" A se lăsa o formație să treacă până ce nava ajunge în dreptul postului pe care trebuie să-l ocupe.

SCURTU, Gheorghe (1919–1995 n. Ionești, Gorj) CptCdr. Absolvent al Școlii Navale promoția 1942 și al Școlii de aplicație a Marinei (1946). În al doilea RM a fost încadrat la bateria de coastă „Agigea", apoi la Ds. „Mărășești" și la Detașamentul apărării Deltei Dunării. Este trecut în rezervă în 1955 iar între 1956–1968 lucrează ca salariat civil la Direcția Hidrografică a Marinei Militare. Între 1968–1983 ambarcat în funcții de comandă la bordul navelor companiei NAVROM. Obține brevetul de CLC (1975). Coautor al **Lexiconului maritim englez-român** (1971) pe probleme de marinărie, hidrografie, oceanografie, navigație, astronomie nautică ș.a.

SCUTĂ Ambarcațiune de pescuit cu derivor, folosită în M. Nordului. Lungimea ambarcațiunii este de cca 11 m, iar deplasamentul, în jur de 15 t.

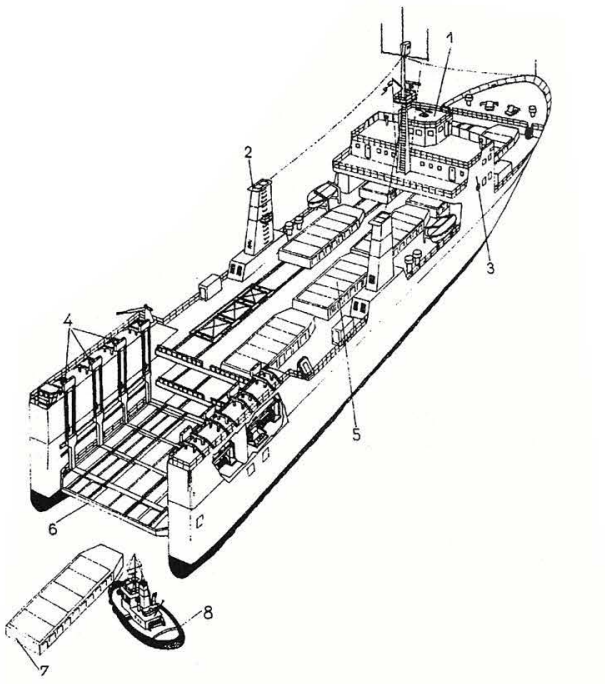


Scută

SCUTER NAUTIC *v.* Hidrosculer, jet ski.

SCVER *pesc.* Plasă montată la gura traulului de fund, la capac, pentru a nu permite evadarea peștilor în sus; *sin., agr.* cozoroc.

SEA BEE Tip de navă port-barje prevăzută la pupa cu un sincrolift cu o capacitate de ridicare de peste 2000 t cu care barjele se ambarcă la bordul navei; *v.* port-barje.



Sea bee:
1 – comandă; *2* – coş; *3* – castel; *4* – vinci; *5* – barjă amarată pe punte; *6* – sincrolift; *7* – barjă; *8* – remorcher.

SEAGUARD Sistem de arme pentru apărare realizat de compania „Contraves". Deserveşte modulele radarului de căutare cercetare; radarului de urmărire; radarului de urmărire tridimensional; modulului de comandă şi control; modulului de control al armamentului.

SEA SPARROW Rachetă de 228,6 mm, cu lungimea de 4 m, aflată în dotarea marinei militare a SUA.

SEATTLE (de la Sealth, numele unei căpetenii indiene) Oraş-port în NV SUA la Oc. Pacific. Cca 1,5 mil. loc. Nod a 4 linii de CF transcontinentale şi de linii aeriene. Important centru industrial: mari uzine de constr. avioane şi rachete (firma „Boeing"), siderurgie, construcţii navale, întrepr. de prelucrare a lemnului, celulozei şi hârtiei. Trafic anual de mărfuri cca 14 mil. t. Prin portul S. se realizează aprovizionarea Pen. Alaska. Export: lemn, hârtie, cereale, blănuri, peşte.

SECHESTRAREA NAVEI *MC* Măsură asiguratorie stabilită prin hotărârea unei instanţe, constând în reţinerea navei până la rezolvarea unui litigiu referitor la obligaţia de plată a unor sume de bani de către armatori. Sechestrarea navei poate fi instituită în urma unei acţiuni judecătoreşti introdusă de reclamant pentru revendicarea drepturilor sale, rezultate din încălcarea contractului de navlosire, de salvare, împrumut etc. sau pentru soluţionarea litigiilor cauzate de abordaj, avarii comune, reparaţii etc. De asemenea, autorităţile vamale pot aplica sechestru pe o navă de comerţ pentru încălcarea legilor vamale. Nava poate fi scoasă de sub sechestru fie prin plata sumei reclamate, fie prin depunerea unei garanţii. Convenţia de la Bruxelles din 10 apr. 1926 prevede că nu se poate aplica sechestru asupra navelor militare, iahturilor aparţinând statelor, navelor de supraveghere, navelor-spital, navelor de aprovizionare şi a altor nave folosite de un stat în scopuri necomerciale.

SECHESTRU (SECHESTRARE) a) Măsură de asigurare pentru garantarea unei executări silite ordonată de justiţie, de vamă sau fisc, în cazurile în care nava sau caricul sunt urmărite pentru neplata unei datorii sau amenzi; b) Procedură judiciară care constă în încredinţarea în mâinile unei terţe persoane (custode) a unui bun (nava, mărfurile etc.) asupra căruia există un litigiu.

SECCHI, disc – Disc alb cu diamentrul de 30 cm, folosit la măsurarea transparenţei apei mării ce se exprimă prin adâncimea la care acest disc nu mai poate fi văzut de la suprafaţă.

SECTOR 1. Eche de forma unui sector de cerc la care sunt prinse trolele cârmei. **2.** Sector circular în care este vizibilă lumina unui far. S. sunt date în cartea farurilor prin relevmente luate din larg, indicându-se şi sensul.

SECŢIUNE Spaţiul dintre doi pereţi etanşi transversali, care poate cuprinde unul sau mai multe compartimente.

SECŢIUNE MAESTRĂ Secţiune transversală a unei nave la cuplul maestru.

SECŢIUNEA MUIATĂ A ALBIEI *fl.* Partea secţiunii transversale a albiei unui râu, ocupată de apă.

SECUND Al doilea ofiţer după comandantul navei şi primul înlocuitor al acestuia. Pe navele comerciale i se mai spune, impropriu, căpitan. Pe navele militare româneşti „ofiţer secund".

„SEDOV" Cel mai mare velier din lume cu greement de „navă-barc cu patru arbori". Aparţine Ministerului Marinei Comerciale a Federaţiei Ruse. Portul de bază: Murmansk. Construită în anul 1921 la Kiel (Germania) pentru transport mărfuri, nava a fost proprietatea Societăţii de navigaţie „F. A. Vinnen" din Bremen şi s-a numit „Magdalene Vinnen". Caracteristici: depl. 7320 t; capacit. de încărcare 5340 tdw; dim. 117,5 × 14,66 × 7,52 m; velatură 32 de vele cu o supr. de 4192 m²; motor Diesel de 1160 CP; vit.: cu vele 16 Nd, cu motor 7 Nd. Echipaj 70 oameni; studenţi practicanţi 170. În 1936 a fost transformată în navă-şcoală a Companiei „Norddeutschen Lloyd" din Bremen sub numele de „Kommodore Johnson", calitate în care a funcţionat până la război (1939). Din 1946 a fost pusă sub pavilion sovietic primind numele exploratorului polar rus Sedov Gheorghii Iacovlevici (1877–1914). În 1952 şi-a început activitatea ca navă-şcoală, iar în 1957 a funcţionat ca navă hidrografică. A trecut în subordinea Flotei de pescuit şi după reparaţii capitale şi-a reluat activitatea de navă-şcoală (1981). A efectuat numeroase marşuri de instrucţie şi a participat la diferite manifestări internaţionale, între care „Sail 95 Bremerhaven".

SEDOV, Gheorghii Iakovlevici (1877–1914) Ofiţer în flota rusă (1902), hidrograf, explorator al Arcticii. A participat în războiul ruso-japonez (1904–1905) în calitate de comandant de torpilor. Între 1909–1910 a condus expediţia în care a explorat şi descris gura de

vărsare a Fl. Kolâma şi o parte din ţărmul Ins. Novaia Zemlea din Oc. Îngheţat de Nord. În 1912 a organizat o expediţie la Polul Nord cu nava „Sf. Foca". A iernat în Ins. Novaia Zemlea (1912–1913) şi Arh. Franz Joseph (1913–1914). A încercat să ajungă la Polul Nord cu ajutorul săniilor trase de câini. A murit în apropiere de Ins. Rudolf. Numele lui S. îl poartă astăzi un g. din Ins. Novaia Zemlea, o ins. din M. Barents şi un g. din Antarctica.

SEELAND (*dan.* Sjaelland) Cea mai mare ins. din arh. danez situată în zona strâmtorilor din M. Baltică, între Pen. Iutlanda şi Pen. Scandinavă. Supr. 7 mii km²; peste 3 mil. loc. Relief deluros de origine glaciară cu alt. max. de 128 m; climă temperată cu influenţă oceanică, temp. med. în ian. 0° C iar în iul. +17° C. Ţărmuri dantelate cu mai multe golfuri favorabile adăpostirii navelor. În NE păduri de fag, în rest culturi de cereale, sfeclă de zahăr, plante furajere. Creşterea animalelor, pescuit. În E ins. este aşezată cap. Danemarcei Copenhaga, principalul port şi BMM a ţării.

SEFER Transport de persoane, ca în expr. „A angaja muncitori cu seferul", adică a asigura transportul la locul de muncă (*termen folosit îndeosebi pe Dunăre*).

SEINĂ Plasă de pescuit de forma unei pungi cu lungimea de cca 100 m şi adâncimea de 2–6 m, cu flotoare la partea superioară şi lestată la cea inferioară; *sin.* plasă-pungă.

SEINER Navă de pescuit puntată, construită în general din lemn, lung. 17–25 m, lăţimea 4,5–6,5 m destinată pescuitului cu plase derivante (seine). Este echipată cu un vinci pescăresc amplasat în centru lângă magazia de depozitare a peştelui, iar la pupa cu o platformă turnantă pe care se pregătesc şi de pe care se lansează sau se ridică plăşile; *v.* Seină.

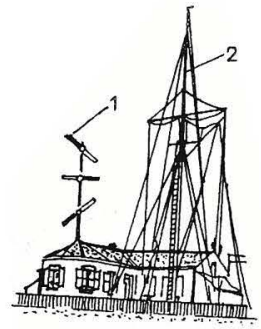
SEIŞE Variaţie aproape bruscă a nivelului apei unui lac sau a unei mări; are formă alungită, cauzată de diferenţa de presiune atmosferică ce există la un moment dat între extremităţile acvatariului respectiv. La egalizarea presiunii atmosferice, urmează o serie de oscilaţii cu amplitudini descrescânde până ce nivelul apei ajunge la poziţia de echilibru. S. pot modifica fenomenul mareei şi, în consecinţă, adâncimea apei la un moment dat.

„SELANDIA" Cargou danez cu patru suprastructuri, lansat la 17 feb. 1912 la şantierul Burmeister&Wain din Copenhaga pentru Compania Asiei de Est (linia Copenhaga – Bangkok). A fost prima navă oceanică prevăzută cu motor Diesel. În 1936 nava a fost vândută Norvegiei şi a primit numele „Norseman", apoi Finlandei unde a fost rebotezată „Terminator". În 1942 s-a pus pe uscat în Golful Omaisaki (Japonia). Caracteristici: tonaj brut 4 964 t; lung. pp 112,972 m, lăţimea 16,226 m. Două motoare de câte 8 cilindri cu o putere totală de 1250 CP; nava nu avea coş ci dispozitive de eliminare a gazelor şi avea cabine pentru 26 de pasageri.

SELATAN Vânt puternic de Sud care bate în anotimpul musonului, în Nordul ins. Celebes.

SELATURĂ Curbură a punţii în sens longitudinal; *v.* şi curbura punţii; *v. fig.* corpul navei. Selatura fundului; *v.* ridicare moartă.

SEMAFOR **1.** Staţiune de semnale de trafic fluvial cu pavilioane, bule etc.;, *sin.* staţiune semaforică. **2.** *înv.* Dispozitiv compus din două braţe inegale montate pe un pivot comun, care este fixat pe un catarg sau pe un şcondru, servind la comunicarea prin semnale. S-a aflat în uz până în ajunul celui de-al doilea război mondial.



Semafor:
1 – semafor; *2* – catarg de semnale.

SEMAFORIC Alfabet S.

SEMICERC MANEVRABIL/NAVIGABIL/PERICULOS *v.* ciclon.

SEMIDIAMETRU Unghiul sub care se vede raza Soarelui, Lunii sau unei planete; serveşte la corectarea înălţimilor luate la aceşti aştri.

SEMIDUNETĂ Suprastructură la pupa, cu înălţimea mai mică decât duneta.

SEMILUNĂ Piesă semicirculară ce se fixează pe coloana bompresului şi susţine bastonul.

SEMIPUNTE *ist.* Porţiune a punţii principale în pupa arborelui mare.

SEMIŞAICĂ Şaică armată de dimensiune mijlocie. *sin.* Felucă, jumătate de şaică, şalupă canonieră.

SEMITEUGĂ Punte teugă foarte scurtă şi joasă, servind exclusiv pentru instalaţia de ancorare. Nu are perete de închidere spre pupa.

SEMITRAVERSĂ Traversă de punte, mai scurtă decât lăţimea navei; *sin.* traversină.

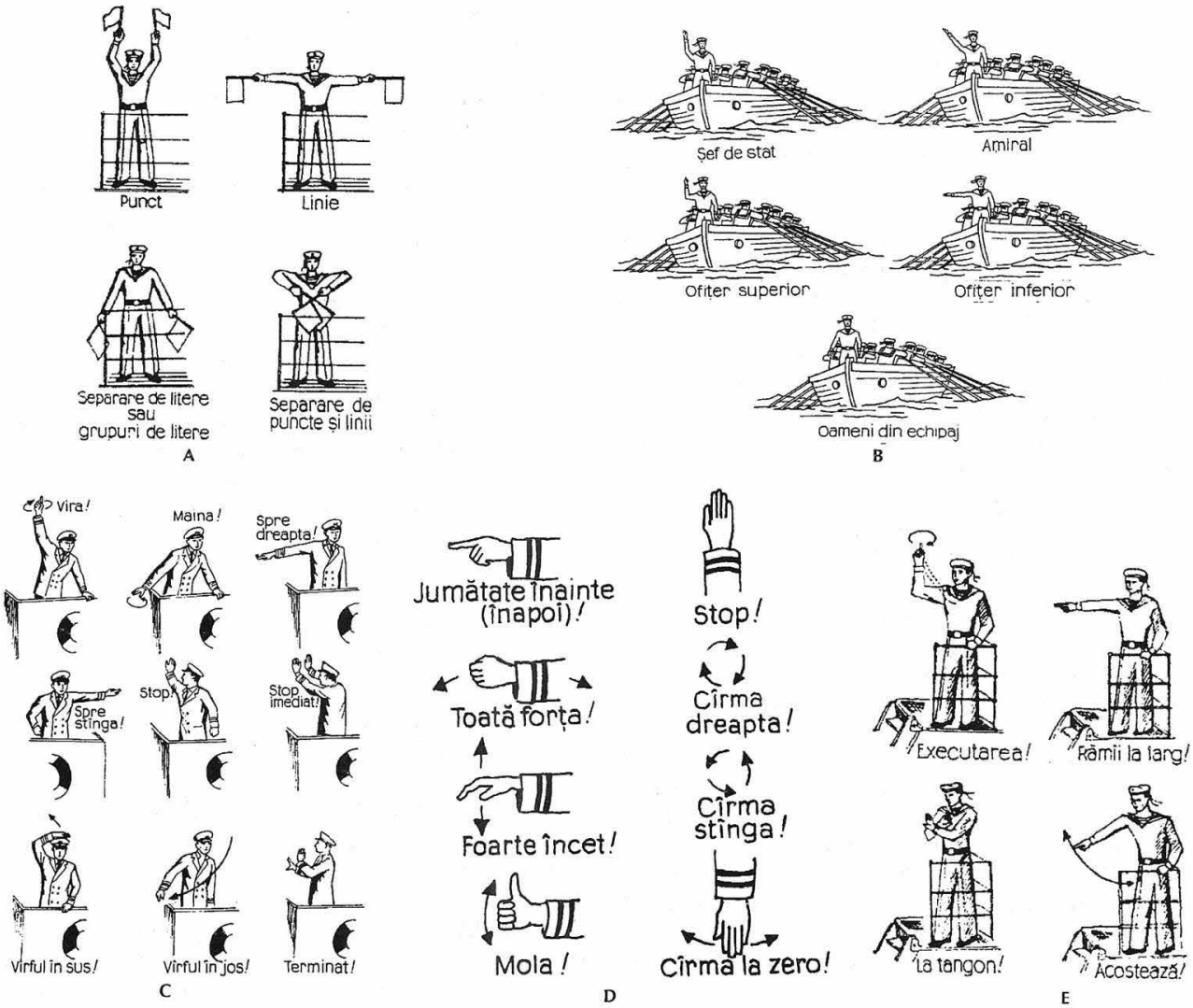
SEMN **1.** Marcaj pe braţele unei vergi, prin care se indică poziţia de braţare în cruce/la S. **2.** Poziţie a unui pavilion ridicat la maximum. ◇ „Zărit la S." *arg.* Am înţeles. **3.** Marcaj pe saula sondei. ◇ „Tribord, metri 8 la S.!" Adâncime de exact 8 m. **4.** Corp geometric (con, cilindru, bicon etc.) fixat pe o geamandură, ca mijloc de identificare. **5.** Con, bulă etc. ce se ridică de o navă pe timpul zilei pentru a indica o anumită situaţie a plasei de pescuit, a operaţiei pe care o execută ş.a. **6.** Marcaj pe saula lochului, prin care se indică lăsătura.

SEMN DE PARCURS Geamandură, şcondru sau ambarcaţiune care marchează un parcurs de regată.

SEMN LOCAL Fenomen meteorologic local care indică o anumită schimbare de timp.

SEMNAL **1.** Mesaj transmis prin mijloace acustice, optice, radiotelegrafice, radiotelefonice. **S. acustic/fonic** S. transmis cu fluierul, sirena sau cornul de ceaţă. **S. cu eclipsa, felinarul Morse, proiectorul** S. optic transmis cu ajutorul alfabetului Morse. **S. cu felinare colorate** S. cu diferite semnificaţii în Regulile de drum, în codurile locale etc. **S. cu pavilioane** S. cu ajutorul pavilioanelor având semnificaţiile înscrise în Codul internaţional de semnale, în codurile locale, în cartea de semnale. **S. cu rachete** S. pirotehnic de diferite culori. **S. cu braţele:** a) S. transmise cu ajutorul unui

alfabet de semnale cu brațele; *v. fig.* alfabet de semnale cu brațele; b) Idem, cu ajutorul alfabetului Morse, în care punctul și linia sunt reprezentate ca în figură. **S. de căutare** S. prin care un avion sau un elicopter indică direcția spre o navă sau spre un avion, aflate în pericol. **S. de dată** Litera „D" urmată de două, patru sau șase cifre. **S. de distanță** Litera „R" urmată de cifre care indică distanța în km. **S. de viteză** Litera „S" urmată de cifre care indică viteza în noduri sau litera „V" urmată de cifre care indică viteza în km/oră. **S. de drum** Litera „C" urmată de trei cifre (reprezentând gradele de la 000° la 360°). **S. de latitudine** Litera „L" urmată de patru cifre reprezentând gradele și minutele. **S. de longitudine** Litera „G" urmată de patru sau cinci cifre (ultimele două indică minutele, iar celelalte gradele). (În toate aceste semnale este vorba de literele din Codul Internațional de S.). **S. numeric** S. format numai din cifre. **S. pentru navigație printre ghețuri** S. de o singură literă, folosit pentru comunicarea între spărgătorul de gheață și navele din convoi. Aceste S. sunt precedate de „WM" cu semnificația: „Începe navigația ajutată de spărgătorul de gheață. Folosiți semnalele speciale pentru navigația ajutată de spărgătorul de gheață și faceți veghe continuă la semnalele acustice, optice sau radiotelefonice". **S. pentru bărci de salvare** S. acustic transmis cu brațele, cu rachete sau fum colorat pentru a indica bărcilor de salvare locul în care pot aborda plaja, precum și alte informații. **S. de ajutor/pericol/sinistru** S. prevăzut de Regulile de drum și transmis de o navă sau de un hidroavion pe apă pentru a cere ajutor de la nave sau de la uscat: (1) lovituri de tun sau alt semnal cu exploziv la intervale de cca 1 minut; (2) un sunet continuu cu orice aparat de semnale de ceață; (3) rachete cu stele roșii, lansate la intervale scurte; (4) grupul de litere SOS din Codul Morse transmis prin radio sau prin orice alt mijloc; (5) cuvântul Mayday transmis prin radiotelefon; (6) S. prevăzut în Codul internațional; (7) un S. constând dintr-un pavilion pătrat, care are deasupra sau dedesubt o bulă ori ceva asemănător acesteia; (8) flăcări la bord (ca acelea de la un butoi cu catran, cu ulei etc.); (9) rachete cu paraşută sau facle de mână cu lumină roșie; (10) fum de culoare portocalie; (11) ridicarea și coborârea repetată a brațelor până la orizontală. În afară de aceste S. reglementate pe cale internațională, există și S. statornicite prin tradiție: pavilionul înnodat și pavilionul răsturnat; *v.* pavilion. Pentru identificarea de către avioanele de



Semnale:
A – cu brațele (Morse); *B* – de barcă; *C* – de bigă; *D* – de manevră pentru remorchere; *E* – de scară.

cercetare se foloseşte o pânză de culoare portocalie, cu un pătrat şi un cerc negru. **S. de barcă** S. transmise de şeful de barcă la apropierea de o navă pentru a indica persoana cu gradul cel mai mare pe care o transportă. Nu sunt reglementate pe plan internaţional. **S. de bigă** S. făcute de ofiţerul/maistrul care comandă manevra unei bigi. Nu sunt standardizate pe plan internaţional. **S. de ceaţă**: a) *înv.* S. transmis de o navă pe timp de ceaţă cu fluierul, sirena, cornul de ceaţă, gongul sau clopotul; b) S. transmis de la uscat de o navă-far sau de o geamandură prin explozii, lovituri de tun, sirenă, fluier, corn de ceaţă, clopot submarin şi diferite aparate, ca diafon, nautofon etc. pentru a avertiza navele că se apropie de uscat sau de locuri care prezintă pericol. **S. de furtună** S. prin care se anunţă timpul rău; aceste S. se fac, de regulă, după prevederile convenţiei de la Lisabona (1930), de către staţiunile de la uscat, care folosesc conuri, pavilioane, felinare colorate, semnale radio, imagini TV. **S. de yachting** S. nereglementate pe cale internaţională, având următoarele semnificaţii: pavilion albastru – proprietarul este absent; pavilion alb – rog nu deranjaţi; pavilion ridicat la crucetă – rog nu urcaţi la bord; pavilion albastru cu diagonală albă–oaspeţi la bord. **S. de manevră** S. făcut cu braţele în port pentru a comanda manevra parâmelor sau a remorcherelor. **S. de mare distanţă** *ist.* S. făcut cu ajutorul conurilor, cilindrilor şi bulelor; nu mai este prevăzut în Codul internaţional de semnale. **S. de maree** S. reglementat prin convenţia de la Lisabona (1930), care indică sensul mareei; se ridică de staţiunile de semnale din porturi. **S. de port** S. care reglementează traficul portuar; aceste S. se fac, de regulă, conform convenţiei de la Lisabona (1930) sau după uzanţe locale, folosind conuri, felinare colorate etc. **S. de recunoaştere** *mil.* S. prin mijloace electronice, Morse, cu rachete colorate, cu pavilioane sau cu felinare colorate, care serveşte la indentificarea navelor proprii. **S. de regată** S. ce se face în timpul curselor cu ajutorul pavilioanelor Codului internaţional (având însă semnificaţii speciale), al bulelor, al loviturilor de tun de regată. **S. de vizibilitate redusă** S. acustic făcut pe timp de ceaţă, ploaie deasă, ninsoare abundentă etc., cu ajutorul fluierului, sirenei, cornului de ceaţă. **S. de scară** S. transmise de şeful de cart către o ambarcaţiune. Nu sunt standardizate pe cale internaţională. **2.** *fl.* Baliză care indică diferite aliniamente, apropierea de un cot etc.

SEMNAL DE ALARMĂ RADIO Semnal radiotelegrafic emis pe frecvenţa de 500 kc/s de o navă aflată în primejdie, cu scopul de a pune în funcţiune dispozitivul automat de alarmare prin sonerii de la bordul navelor receptoare, avertizându-le că urmează imediat un apel sau un mesaj de primejdie. Constă dintr-o serie de 12 linii transmise într-un minut, automat sau manual; durata fiecărei linii este de 4 s, iar intervalul între linii este de 1 s.

SEMNALIZARE Transmiterea de mesaje prin semnale.

SEMNALIZATOR Marinar specializat în transmiterea de semnale.

SENA (Seine) Fluviu în Franţa; lung. 780 km; supr. bazinului hd. 78,6 mii km². Izv. din platoul Langres (M-ţii Tasselot), străbate bazinul deluros parizian şi se varsă printr-un estuar în g. cu acelaşi nume la M. Mânecii. Importantă arteră de navigaţie accesibilă navelor maritime cu un pescaj de până la 6,5 m (până la Rouen). Între Rouen şi Paris (225 km) pot circula nave cu un pescaj de până la 3,2m, iar în amonte cu un pescaj de 1,3 m. Este legată prin numeroase canale navigabile de alte reţele hidrografice (prin Marna comunică cu Rinul, prin canalul Bourgogne şi canalul Marna cu Saône, iar prin canalul Briare cu Loara). Între Rouen şi Paris traficul anual de mărfuri depăşeşte 10 mil. t. Pr. porturi: Le Havre, Rouen, Paris.

SENEGAL Fl. în Africa Occidentală (Rep. Guineea, Mali, Senegal, Mauritania). Lung. 1430 km; supr. bazinului hd. 441 mii km². Se formează prin confluenţa Râurilor Bafing şi Bakhoy (care izv. din masivul Fouta Djallon) constituind graniţa dintre Senegal şi Mauritania şi se varsă în Oc. Atlantic printr-o deltă cu o supr. de 1500 km². Debitul fl. variază între 5 m³/s (mai) şi 2000–5000 m³/s (aug.–sept.). În perioada iul.–oct. este navigabil până la or. Kaesa (900 km); după scăderea apelor până la or. Podora (283 km). Pe cursul superior sunt numeroase cascade. Hidrocentrale. Pr. afluent Faleme. La vărsare se află portul Saint Louis.

SENS DIRECT Sensul invers acelor ceasornicului.

SENS RETROGRAD Termen folosit în navigaţie care arată că o mişcare se efectuează în sensul rotirii limbilor de ceasornic.

SEPARAREA TRAFICULUI Norme de circulaţie în zone înguste, cu trafic intens, prin care se precizează căile de navigaţie pe sensuri.

SEPARAŢIE Perete folosit temporar în hambarul navei pentru separarea şi protecţia mărfurilor.

SEPTENTRIONAL Nordic, de la Nord, de Nord.

„SERAFINA" Cel mai mic submarin din lume realizat în 2004 de o echipă de cercetători de la universitatea din Canberra (Australia). Măsoară doar 40 cm lungime şi se poate scufunda la o adâncime de până la 5000 m. Este ghidat de la distanţă şi propulsat cu ajutorul unor motoraşe electrice alimentate de o baterie care-i asigură o autonomie de 24 de ore. Se poate deplasa cu o vit. de cca 2 Nd. Este uşor manevrabil şi se poate folosi pentru cercetare, explorare, salvare şi în perspectivă şi în scopuri militare. Este recuperabil la sfârşitul acţiunii.

SERAJ Fixarea elicei navei pe ax cu ajutorul conului/coafei.

SERAM *ins. v.* Ceram.

SERETĂ Şipcă din lemn făcând parte din căptuşeala interioară a unui hambar.

SERIE 1. Ansamblu de pavilioane ridicate pe o saulă, având un sens bine definit în Cartea de semnale. **2.** Seria de nave construite după aceleaşi planuri. Prima navă se numeşte **cap de S.**

SERIE DE LUPTĂ *mil.* Grup de cifre atribuit fiecărui om din echipaj, prin care se indică unitatea de luptă (serviciul), numărul, postul de luptă şi schimbul acestuia.

SERPENTINĂ DE ÎNCĂLZIRE Tub metalic de formă spiralată instalat pe fundul tancurilor de combustibil de

la nave (păcură, motorină) şi în apropierea valvulelor de ieşire, care prin încălzire cu abur produce o mcşorare a vâscozităţii combustibilului şi permite astfel circulaţia lui cu mai multă uşurinţă la pompele de injecţie.

SERVICIU DE PILOTAJ Serviciu special constituit în majoritatea porturilor care asigură, prin persoane calificate numite „piloţi", conducerea navelor care intră sau ies dintr-un port (canal, golf, baie ş.a.) sau se deplasează prin zonele costiere cu pericole de navigaţie. Este subordonat, de regulă, administraţiei portuare.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN (SMR) Prima instituţie naţională de navigaţie civilă pe mare din România. A luat fiinţă în 1895 după revenirea Dobrogei în componenţa României (1878) în urma războiului ruso-româno-turc (1877–1878). În baza unei Hotărâri a Consiliului de Miniştri (19 mai 1895), Grigore Manu a primit însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigaţiune maritimă". Prima călătorie sub auspiciile SMR a făcut-o vaporul „Medeea", care a plecat de la Brăila (14 aug. 1895) cu destinaţia Constantinopol, având la bord 25 de pasageri şi 600 t. mărfuri generale. La 26 aug. nava „Meteor" a făcut a doua călătorie, iar la 14 sept. s-a inaugurat oficial prima linie regulată de călători Constanţa–Constantinopol. Evenimentul s-a produs odată cu inaugurarea podului de la Cernavodă. În 1897, în cadrul SMR-ului s-a constituit „Serviciul de mărfuri" a cărui primă linie maritimă, Dunăre–Rotterdam, a fost inaugurată de cargoul „Bucureşti" (sept. 1897). Din conducerea SMR au făcut parte personalităţi ca: Grigore Manu, fondatorul Serviciului Maritim Român (1895), şi directorii SMR Alexandru Cottescu 1895–1896, Ion Coandă 1896–1908, Pavel Popovăţ 1908–1924, Gheorghe Mărgineanu 1924–1929, Nicolae Ionescu-Johnson 1930–1931, Alfons Sion 1931–1936, Gheorghe Constantinescu 1936–1945.

SERVITUDINE, navă de ~ *v.* navă de deservire/servitudine, folosită mai ales în port.

SERVOMOTOR 1. Motor care se foloseşte pentru acţionarea diferitelor instalaţii de la bordul navei. **2. S. cârmei** Motor acţionat de la timonă pentru transmisii la cârmă.

SETCĂ Unealtă de pescuit cu diferite caracteristici adaptate la anumite specii de peşte ce urmează a fi pescuite, formată dintr-o plasă mare (cu lungimea de 20–50 m şi lăţime de 1,5–5 m) confecţionată din aţă subţire şi care este fixată în apă cu ajutorul a două parâme, cea superioară cu plute iar cea inferioară cu greutăţi. Un capăt al setcii este ţinut în lotcă iar al doilea se lasă să plutească liber în apă ataşat de un flotor (o tivgă). Se aşează în drumul de deplasare a peştelui..

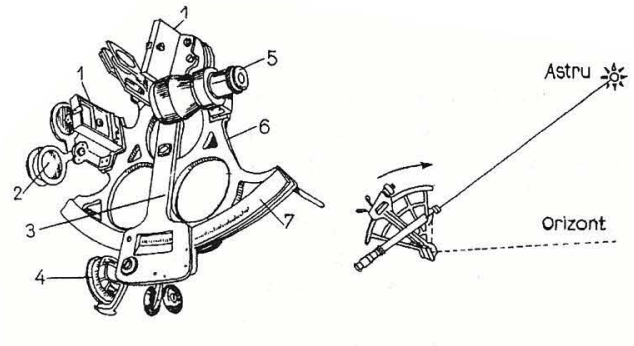
SEVASTOPOL Oraş în SV Pen. Crimeea, port şi BMM a Ucrainei şi Rusiei. Cca 210 mii loc. Constr. de maşini, aparatură de precizie, prelucrarea lemnului. Şantiere navale. *ist.* În antichitate, fostă colonie greacă Chersones. Construcţia oraşului şi portului S. s-a realizat între anii 1783–1804, devenind principala BMM a flotei ruse din M. Neagră. A fost teatrul unor mari confruntări pe mare şi uscat. În timpul Războiului Crimeii (1853–1856) a rezistat aproape un an asediului forţelor coaliţiei cu participarea Turciei, Angliei, Franţei şi Sardiniei. În al doilea RM, între 1941–1942, oraşul s-a apărat 250 de zile, după care a fost cucerit de trupele germano-române. Recucerit de armata sovietică în 1944. În urma războiului a fost distrus aproape în întregime. Reconstruit în 1946.

SEVERN (*lat.* Sabrina) Fl. în S Marii Britanii. Lung. 388 km, supr. bazinului hd. 21 mii km^2. Izv. din M-ţii Cambrieni şi se varsă printr-un estuar în G. Bristol. Pr. afluent: Avon. Alimentat din precipitaţii. Debitul oscilează între 10 m^3/s şi 520 m^3/s. Navigabil. Comunică prin canale cu Fl. Tamisa şi Fl. Trent. Pr. porturi: Gloucester şi Newport (la estuar).

SEVERNAIA ZEMLEA Arhipelag aparţinând Fed. Ruse în Oc. Îngheţat de Nord, situat la întretăierea Mărilor Kara şi Laptev; separat de continentul Asiatic prin Str. Vilkiţkii. Format din 4 ins. mari şi o serie de ins. mici. Supr. totală 37 mii km^2. Aproape 48% din supr. arh. este acoperită de o cupolă de gheaţă care se înalţă până la 965 m. Climă aspră arctică cu temp. med. iarna de –28°, –33° C şi vara +0,5°, +1,6° C. Floră şi faună arctice. Insulele au fost descoperite de expediţia hidrografică rusă condusă de B.A. Vilkiţkii (1913).

SEXTANT 1. Instrument care serveşte la măsurarea înălţimii aştrilor deasupra orizontului şi a unghiurilor orizontale sau verticale între diferite repere pentru a face punctul navei. Constă dintr-un sector de cerc cu o deschidere de 60–75° sexagesimale, pe care se poate mişca concentric o alidadă. Pe sector se află o oglindă mică (fixă) etamată pe jumătate, iar pe alidadă, o oglindă mare (mobilă). O lunetă fixată pe sector permite vizarea aştrilor prin oglinda mică. Imaginea astrului se reflectă în cele două oglinzi şi poate fi văzută în oglinda mică odată cu orizontul, permiţând a lua înălţimea astrului. Unghiul cu care se deplasează alidada este egal cu jumătate din înălţimea astrului, dar pentru a evita înmulţirea cu doi, pe gradaţia limbului se citeşte dublul unghiului măsurat (pe un sector de 60° se pot citi 120°). Pe limb, în dreapta lui **zero**, se află o gradaţie în sens invers, numită **arc** de exces, pentru o eroare instrumentală în sens contrar. Citirea se făcea la un vernier, înlocuit astăzi cu un tambur gradat. Pentru ca observaţia să se facă pe verticală sextantul se balansează, imaginea astrului descriind un arc de cerc cu care se tangentează orizontul. La observaţiile la stele se aduce întâi orizontul la stea, răsturnând sextantul, după care se procedează la observarea normală. **S. cu bulă** S. folosit pentru executarea observaţiilor pe timp de noapte, imaginea astrului fiind adusă la o bulă de aer aflată între două repere. **S. cu orizont artificial** S. folosit în acelaşi scop, imaginea fiind adusă însă la o placă lucioasă stabilizată giroscopic. **S.-cutie** S. de forma unei cutii de dimensiuni reduse, folosit la ridicări hidrografice de mică amploare (în port). **S. distanţier** Distanţier construit pe principiul S. **S. dublu** S. cu sector circular, cu ajutorul căruia pot fi măsurate diverse unghiuri, indiferent de mărime; este folosit la ridicări hidrografice. **S. hidrografic** S. uşor, folosit în hidrogra-

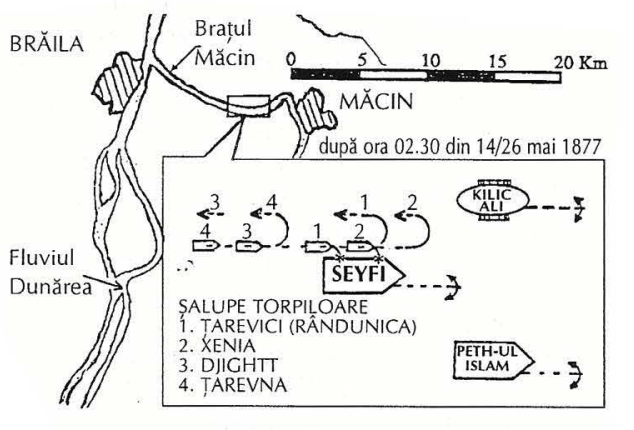
fie, pentru luarea unghiurilor orizontale. Deşi datează din sec. XVIII, S. este şi astăzi unul din principalele instrumente nautice care permite navigaţia astronomică. **2.** Arc sau sector de cerc egal cu 60°.



Sextant răsturnat pentru observaţii de noapte:
1 – oglindă; *2* – geamuri colorate; *3* – alidadă; *4* – tambur micrometric; *5* – lunetă; *6* – sector; *7* – limb.

SEYCHELLES (numele unui ministru francez) Arh. format din 34 de insule vulcanice şi coraligene în Oc. Indian, situat la 1100 km NE de Ins. Madagascar. Supr. 404 km²; cca 50 mii loc. Ins. mari sunt vulcanice, alt. max. 914 m (Ins. Mahe), cele mici sunt în parte coraligene. Climă subecuatorială maritimă. Păduri veşnic verzi. Culturi de trestie de zahăr, cafea, vanilie, nuci de cocos. Pescuit. Pr. oraş: Victoria (Ins. Mahe). *ist.* Insulele au fost descoperite de navigatori portughezi în sec. XVI. Posesiune britanică.

„SEYFI" Monitor fluvial al flotei otomane, de acelaşi tip cu Mon. „Hizber", cu care participat la acţiunile navale pe Dunăre în Războiul de Independenţă (1877–1878). Cele două monitoare au fost lansate la apă în 1873 la SN Tersane-i Amire din Istanbul şi au intrat în serviciu în 1876. Caracteristici. depl. 404 t; dim. 43,9 × 9,4 × 1,6 m; maşini cu aburi 400 CP; vit. 15 km/h tunuri: II × 120 mm, cu încărcare pe la gura ţevii, II × 25 mm; cuirasă: 25–75 mm bordaj, 105 mm turelă. La 13/14 (25/26) mai 1877 „S" a fost scufundat pe braţul Măcin de către o grupare româno-rusă de şalupe torpiloare,



Scufundarea monitorului otoman „Seyfi"
(Schiţă întocmită de Cdr. (r) Neculai Pădurariu)

între care „Rândunica" cu care a participat şi Mr. Ion Murgescu. Atacul a fost condus de Cpt. Dubasov din marina imperială rusă. O încercare nereuşită de ranfluare a lui „Seyfi" s-a soldat cu pierderea totală a navei în 1987. Dintr-o eroare apărută iniţial în lucrarea istoricului naval român Constantin Ciuchi **Istoria Marinei Române** (1906), s-a răspândit denumirea falsă de „Duba Seyfi", ori cuvântul *duba* nu face *parte* din numele navei ci înseamnă *monitor.*

SFAX (Safăquis) Oraş-port şi BMM a Tunisiei la M. Mediterană (G. Gabes); cca 70 mii loc. Portul dispune de un bazin principal unde sunt operate navele mari şi de câteva bazine mici unde acostează veliere, nave de mic tonaj, barje. Portul este protejat dinspre mare de moluri. Intrarea în port se face printr-un canal de 4500 m lungime, 40 m lăţime şi 11 m ad. Lungimea frontului de cheuri 5,5 km, cu ad. de 10,5 m. Traficul anual de mărfuri cca 4,5 mil.

SFÂNT 1. *ist.* La navele de lemn prima coastă după etravă. **2.** Piesă din lemn pentru susţinerea bompresului.

SFÂNTA ELENA (Saint Helena) Ins. vulcanică în Oc. Atlantic, la 1800 km de ţărmul Africii; colonie britanică; supr. 122 km²; cca 7 mii loc. Relief accidentat cu alt. max. de 818 m. (vf. Pic de Diane). Climă tropicală. Vegetaţie: pajişti şi arbuşti. Centru ad-tiv: Jamestown. *ist.* Descoperită în 1502 de portughezi, a devenit în 1659 colonie britanică. În 1815, aici a fost exilat Napoleon I.

SFÂNTU GHEORGHE 1. Braţul sudic al Dunării şi al deltei fluviului. Se desparte din braţul Tulcea odată cu braţul Sulina şi se varsă în M. Neagră. Lung. 109 km. Deşi prin el trec 20% din apele fluviului, nu este accesibil pentru navele mari din cauza adâncimilor mici. Este în legătură cu complexul lagunar Razelm prin canalele Dranov şi Dunavăţ. **2.** Port pescăresc amplasat pe malul st. al braţului Dunării cu acelaşi nume, la km 4. Portul este aşezat pe un mal întărit unde este instalat un ponton de acostare pentru navele de pasageri, iar în aval un alt ponton unde se află căpitănia portului. Lângă pontonul de acostare sunt amenajate două bazine pentru adăpostirea ambarcaţiunilor pescăreşti. Localitatea Sf. Gheorghe se află în imediata apropiere de port.

SF. GHEORGHE (Saint George's Channel) Str. între Ins. Marea Britanie şi Irlanda, care leagă partea sudică a M. Irlandei de Oc. Atlantic. Lăţimea min. cca 74 km ; ad. 82–113 m; viteza curenţilor de maree 2,8–6,7 km/h, influenţând schimbul maselor de apă. Prin str. Sf. G. trec liniile maritime care leagă porturile din V Angliei şi E Irlandei îndeosebi cu ţările celor două Americi.

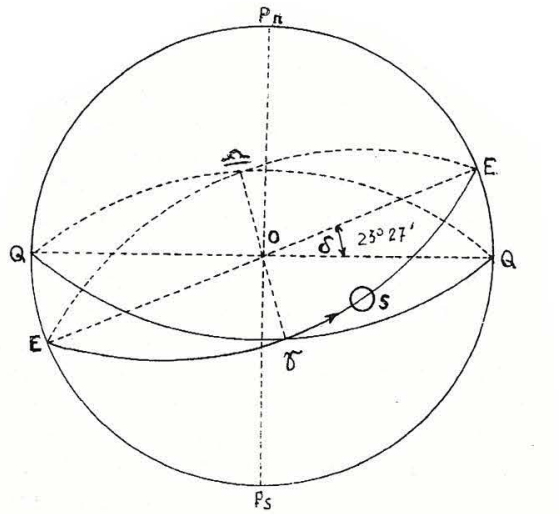
SFÂNTUL LAURENŢIU (*engl.* Gulf of Saint Lawrence) **1.** Golf semiânchis din Oc. Atlantic la ţărmul de E al Americii de Nord în care se varsă fl. cu acelaşi nume. Supr. 263 mii km²; ad. până la 530 m. Este separat de ocean de Ins. Newfoundland şi Cape Breton şi comunică cu oceanul prin str. dintre insule. Climă musonică. Vânturi reci de NV iarna (–10° C) şi vânturi mai calde dinspre SE vara (+15° C). Salinitatea 25–32‰. Maree semidiurnă cu ampl. de cca. 2 m. În perioada dec.–mai este acoperit de gheaţă. Aisberguri. Navigabil. Porturi: Quebec, Sept Iles. **2.** Fl. (Saint Lawrence River) în NE Americii de Nord care drenează sistemul Marilor Lacuri. Lung. 1000 km. Se formează din L. Ontario şi se varsă printr-un estuar în g. cu acelaşi nume din Oc. Atlantic. Pr. afluenţi: Ottawa, St. Maurice, Richelieu care este legat printr-un canal cu Fl. Hudson. Fl. este

regularizat pe întregul curs prin ecluze şi canale ocolitoare. Debitul maxim este în luna mai. Îngheţarea fl. se produce în lunile dec.–apr. Estuarul este liber de gheţuri. Navigaţia se întrerupe numai primăvara când curg sloiurile. Maree semidiurnă care atinge la Quebec ampl. de 5,5 m. Din 1959, în urma regularizării, navele pot naviga până la Marile Lacuri. Pr. oraşe-porturi: Montreal, Quebec.

SFÂNTUL LAURENŢIU (*engl.* Saint Lawrence Island) Ins. în M. Bering situată la 64 km de ţărmul Pen. Ciukotsk. Teritoriu SUA. Supr. 4,9 mii km². Relief deluros, alt. max. 631 m. Vegetaţie de tundră. Pop. sub 1000 de loc. Vânătoare de animale marine. Ins. a fost descoperită în 1728 de navigatorul rus V. Bering.

SFÂRC 1. Capăt de parâmă legat la zbirul unei macarale sau al unui palanc, care se prinde de o manevră, de un şcondru etc. **2.** Capăt de parâmă vegetală prins de un lanţ sau de o sârmă pentru a le manevra mai uşor.

SFERĂ CEREASCĂ Sferă cu raza infinită, al cărei centru coincide cu centrul Pământului. Pe această sferă au loc aparent fenomenele astronomice.

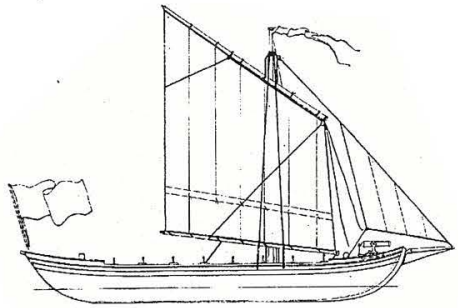


Sferă cerească:
PnPs – axa polilor; QQ – ecuatorul ceresc; EE – ecliptica; O – centrul sferei cereşti; (punctul observat) γ – declinaţia soarelui; γ – punctul vernal; Ω – punctul autumnal; S – Soarele.

SFERĂ DE COMPENSARE Sferă din fier moale, folosită pentru compensarea deviaţiei cuadrantale a compasului.

SFERT *sin.* margine de butoi.

SFERT DE ŞAICĂ Şaică mică *v.* Şaică.



Sfert de Şaică (*după Cristian Crăciunoiu*)

SFERT PE SFERT *MC* Mod de stivuire în magaziile navei a butoaielor culcate astfel încât butoiul aflat pe rândul superior să se sprijine pe partea cea mai rezistentă a patru butoaie din rândul inferior.

SFILAŢĂ 1. Mai multe fire de fibră vegetală, răsucite la un loc, din care se confecţionează parâmele. **S. de identificare** S. colorată după care se determină natura şi calitatea unei parâme vegetale. **2.** Câteva fire vegetale care atârnă, fiind desprinse dintr-o parâmă; reprezintă un semn de proastă marinărie.

SFOR *fl.* Cataractă.

SFORCĂ *pesc.* Saulă rezistentă care închide prin gâtuire capătul inferior al sacului unui traul.

SHARKI Vânt puternic de Sud care bate în Golful Persic în anotimpul musonului.

SHATT EL ARAB Fluviu rezultat prin confluenţa Fl. Tigru şi Eufrat şi se varsă în G. Persic. Lung. 195 km. Formează parţial graniţa dintre Irak şi Iran, în aval de portul Abadan. Debitul maxim (8000 m³/s) în aprilie şi minim (1700 m³/s) în oct.–nov. Navigabil. Hidrocentrală. Folosit pe scară largă pentru irigaţii. Porturi: Basra (Irak), Abadan (Iran).

SHAULA Steaua nautică λ Scorpii (Scorpionul), mărimea 1,7; în arabă „Partea curbă a cozii scorpionului".

SHELTERDECK 1. Punte situată deasupra punţii principale, fără închideri etanşe, ceea ce face ca nava să beneficieze de anumite scutiri de tonaj. **2.** Navă pe care se află o astfel de punte.

SHETLAND Arh. britanic în NE Oc. Atlantic în zona apropiată de Marea Britanie. Are în compunere peste 100 de ins., cea mai importantă fiind Ins. Mainland. Supr. totală 1,4 mii km²; cca. 23 mii loc. Relief uşor fragmentat cu alt. max. de 450 m. Climă temperată umedă. Păşuni. Pescuit. Centru ad-tiv: Lerwick.

SHIKOKU Ins. în S Arh. japonez între Oc. Pacific şi Ins. Honshu. Supr. 17,8 mii km²; cca. 4,2 mil. loc. Predomină relief muntos, cu alt. max. de 1981 m. Ţărmurile de NV şi SE sunt drepte, iar cele de NE şi SV sunt adânc crestate, fiind supuse unor puternici curenţi de maree. Climă subtropicală musonică; temp. medie în ian. +5°, +10° C, în aug. +20°, +28° C. Frecvente taifunuri. Păduri subtropicale. Pr. oraşe: Matsuyama, Takamatsu, Tokushima, Kochi.

SHIMONOSEKI Oraş-port şi punct de bazare a FMM a Japoniei, situat în SV Ins. Honshu în g. cu acelaşi nume. Cca 300 mii loc. Lung. frontului de cheuri cca 8 km, cu ad. până la 10 m. Pot acosta nave, incl. Ds. Centru industrial: ind. chimică, de prelucrare a petrolului, metalurgie neferoasă. Traficul anual de mărfuri cca 17,5 mil. t. Important port piscicol. Şantierele navale care dispun de docuri uscate pot asigura reparaţia navelor civile mari şi a navelor militare, incl. Ds. Portul este legat, printr-un tunel submarin cu două nivele, de Ins. Kyushu şi printr-o linie de feribot cu portul coreean Pusan. În sec. XII–XVII a fost principalul port comercial pe relaţia cu China şi Coreea.

SHIPCHANDLER *MC* Comerciant care furnizează diferite articole pentru aprovizionarea navelor, obiecte de armament etc.

SHORAN Sistem radiotehnic de navigaţie folosit pentru determinarea punctului navei pe mare la distanţe mici de uscat. Sistemul este format dintr-un emiţător de impulsuri instalat la bordul navei şi din două staţii radio instalate la uscat şi are o mare precizie.

SIAJ 1. Dâră de apă ce se formează la pupa navei pe timpul înaintării. S. poate fi observat de la înălţimi mari, ceea ce favorizează descoperirea navei de către adversar. 2. Dâră lăsată de o torpilă, la care se adaugă bulele de aer ieşite de la motor (la torpilele cu aer comprimat). 3. Urmă luminoasă pe ecranul radiolocatorului, indicând mişcarea adevărată a ţintei.

SIAJ TRANSVERSAL *v.* capă.

SIAM Golf în M. Chinei de Sud între Pen. Malacca şi ţărmul de SE al Pen. Indochina. Înaintat în uscat la o distanţă de 720 km; lăţimea la intrare 400 km; ad. până la 24 m. În G. se varsă Fl. Menam pe care este situată, la 30 km de la vărsare, capitala şi portul maritim al Thailandei: Bangkok. Cunoscut şi sub numele de G. Thailandei.

SIANGAN port, *v.* Hong Kong.

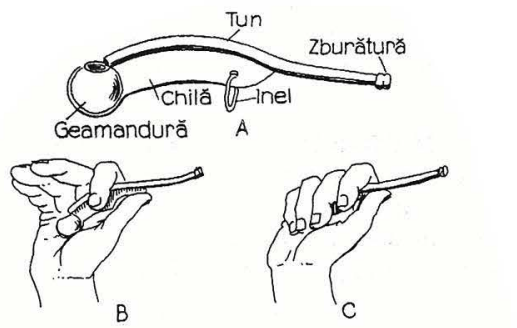
SIBERIEI ORIENTALE, Marea ~ Mare de bordură în Oc. Îngheţat de Nord, între Arh. Novosibirsk şi Ins. Vranghel. Comunică la V prin Str. Laptev, Eterican şi Sannikov cu M. Laptev, iar la E prin Str. Long cu M. Ciukotsk. Supr. 913 mii km²; ad. med. 54 m, max. 915 m. Climă arctică, temp. aerului iarna – 26, –48° C; vara de la 0 la –7° C. Cea mai mare parte a anului marea este acoperită de gheţuri. Temp. apei vara în apropiere de vărsarea fluviilor + 8° C iar în mare largă de la 0 la 1°; salinitatea de la 5 la 30‰. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,25 m. Ins. Novosibirsk, Medvejie, Aion ş.a. Pr. porturi: Pevek, Ambarcik. Pr. G. Kolâma.

SICILIA (denumire străveche Sikania) Cea mai mare ins. din M. Mediterană, separată de Pen. Italică prin Str. Messina. Împreună cu ins. apropiate: Lipare, Egade, Pentelleria formează o provincie italiană autonomă. Supr. 26 mii km² (din care Ins. S. 25,5 mii km²); cca 5,5 mil. loc. Ca relief şi structură reprezintă o continuare a Pen. Italice, în NE se întind Apeninii Sicilieni cu alt. max. de 3263 m (vulcanul Etna), vulcani noroioşi, izvoare termale; câmpii litorale. Regiune cu seismicitate ridicată. Ţărmurile sunt în cea mai mare parte abrupte şi slab dantelate. Golfuri cu condiţii favorabile pentru acostarea navelor se află în partea de N (Palermo) şi E. Climă mediteraneană; temp. med. în ian. +12° C, în iul. +27° C. Primăvara bate dinspre Africa vântul fierbinte Siroco ridicând temp. la +40– +45° C. Se cultivă cereale, citrice, migdale, măslini, viţă de vie. Expl. petrol, gaze naturale, sulf. Pr. oraşe-porturi: Palermo, Catania, Messina. *ist.* Poziţia centrală a S. a făcut ca încă din antichitate ins. să fie în centrul unor evenimente istorice deosebite. Aici şi-au întemeiat colonii cartaginezii, apoi grecii (sec. VIII î.Hr.), iar în urma războaielor punice (264–146 î.Hr.) S. a fost transformată în prov. romană. Mai târziu a fost cucerită de vandali, ostrogoţi, bizantini, iar în sec. IX de arabi, care au introdus aici sistemul de irigaţii. În sec. XI a fost cucerită de normanzi. La sfârşitul sec. XII a fost supusă imperiului german, iar în sec. XIII a fost cucerită de francezi apoi de spanioli. La începutul sec. XVI a intrat în compunerea Regatului Italiei Unite. În al doilea RM, între 10 iul.–17 aug. 1943, s-a desfăşurat operaţia de debarcare a trupelor anglo-americane de pe mare în S Ins. Sicilia cu scopul de a crea un cap de pod de unde să poată invada terit. continental al Italiei. Ins. a fost apărată de trupele italo-germane (225 mii oameni, 900 avioane şi un număr nesemnificativ de nave) împotriva forţelor de desant anglo-americane (478 mii oameni, 1830 nave de luptă şi auxiliare, 1800 mijloace de desant maritim, 4 000 av. de luptă şi 900 de transport). Debarcarea a avut ca bază de plecare porturile din Tunisia şi Libia. Deşi forţele anglo-americane au avut superioritate netă, înaintarea lor de pe capul de pod a fost lentă, ceea ce a permis comandamentului german să evacueze de pe ins. o mare parte din trupele sale. Operaţia din S. a fost una din primele operaţii de debarcare în care s-au folosit masiv navele şi mijloacele de desant maritim.

SICILIEI, canalul ~ Strâmtoare în partea centrală a M. Mediterane, între coasta nordică a Africii (Tunisia) şi coasta sudică a Ins. Sicilia. Lung. 123 Mm (227 km), lăţimea 80–180 Mm (148–334 km); ad. med. 300 m, max. 1319 m. La intrarea în str. dinspre NV se află bancul de nisip Skerki (ad. 0,3 m), iar în centru Ins. Pantelleria. Cunoscut şi sub numele Canalul Tunis.

SIFI (*arab.* Asfi) Oraş marocan la ţărmul Oc. Atlantic. Al doilea port ca mărime după Casablanca. Cca 110 mii loc. Traficul anual de mărfuri cca 2 mil. t. Ind. materialelor de construcţie, prod. de iută, îngrăşăminte, conserve de sardine. Export: superfosfaţi, fosforiţi, prod. din peşte. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale.

SIFLEE Fluier constând dintr-o bulă, denumită geamandură, cu un orificiu la partea superioară, unde se termină cu un tub ce poartă denumirea de tun. Geamandura şi tunul sunt legate printr-o chilă. Tonul S.



Siflee:
A – siflee modernă; *B* – poziţia mâinii pentru sunet gros; *C* – poziţia mâinii pentru sunet ascuţit.

variază în funcţie de poziţia degetelor. Semnalele cu S. servesc la transmiterea ordinelor şi la darea onorurilor. S. datează din perioada cruciadelor, dar forma actuală a fost introdusă de amiralul Edward Howard după modelul găsit asupra unui pirat mort (în jurul anului 1500). ◇ „Sifleele pe punte!" Comandă prevestitoare pentru adunarea tuturor gradaţilor înzestraţi cu S. În prezent, datorită mijloacelor moderne de legătură interioară, este suficientă o singură S.; *sin.*, *înv.* siflie.

SIGURANŢĂ *MC* Totalitatea măsurilor stabilite prin reglementări naţionale şi internaţionale privind buna desfăşurare a activităţilor maritime şi fluviale, precum: norme de siguranţă a navigaţiei navelor; norme tehnice de construcţie şi exploatare, întreţinere şi de clasificare a navelor; supravegherea şi controlul respectării normelor stabilite, ordinea navigaţiei ş.a. Se execută de organele competente ale Administraţiei, Căpităniі de port, Registrul Naval, Serviciul Căilor Navigabile etc.

SIGURANŢĂ DE LUPTĂ *mil.* Forţe şi mijloace destinate asigurării bunei desfăşurări a unei operaţii navale (marş, convoiere, minare etc.). **S. îndepărtată** S. care previne acţiunile prin surprindere ale inamicului pe o anumită/anumite direcţii. **S. apropiată** S. destinată apărării nemijlocite a navelor care participă la operaţie împotrva submarinelor, aviaţiei, vedetelor torpiloare, minelor ş.a.

SILISTRA Oraş-port în N Bulgariei pe malul dr. al Dunării în faţa portului românesc Călăraşi. Cca 40 mii loc. Portul este specializat în traficul de cereale, lemn, prod. alimentare. *ist.* În timpul stăpânirii romane şi bizantine s-a numit Durostorum.

SILUETA NAVEI (AVIONULUI) *mil.* Imaginea conturului navei (avionului) folosită pentru identificarea şi clasificarea ţintei.

SIMBOL DE CLASĂ *MC* Grup de litere şi semne indicând clasa acordată unei nave de o societate de clasificare.

SIMPLIFICAREA LEGĂTURILOR *sin.* reducerea legăturilor.

SIMŢ MARIN Calitate a unui bun marinar de a prevedea situaţiile în care s-ar putea afla nava, înainte ca acestea să devină periculoase; *arg.* a avea nas de bun marinar.

SIMŢI CÂRMA (*despre navă*) A reacţiona la punerea cârmei. Nava simte cârma numai când înaintează cu viteză prin apă.

SIMŢI FUNDUL 1. A percepe slăbirea tensiunii saulei sondei în momentul în care aceasta atinge fundul. 2. (*despre navă*) A începe să guverneze anormal din cauza adâncimii mici a apei.

SIMŢI VÂNTUL (*despre vele*) A începe să se umfle după o perioadă de calm.

SIMŢUL NAVEI Calitate a oricărui manevrier de a prevedea reacţiile navei la punerea cârmei şi maşinii în diferite condiţii de curent şi de vânt. S.N. trebuie să fie foarte dezvoltat îndeosebi la piloţi.

SIMULATOR *mil.* Aparat care reproduce o situaţie tactică, putând reprezenta pe un ecran manevrele navei proprii. Serveşte la instruirea personalului pe timpul aplicaţiilor, la evitarea navelor sau la însuşirea procedeelor de a reacţiona la diferite atacuri.

SIMUN Vânt puternic, cald şi uscat, caracteristic Saharei şi Arabiei, care aduce uneori deasupra mărilor nori de nisip, reducând simţitor vizibilitatea.

SINAR Daltă de călăfătuit cu două canale; *v. fig.* daltă de călăfătuit.

SINCLINAL Cută a stratelor din scoarţa Pământului având aspectul unei albii cu concavitatea îndreptată în sus.

SINCROLIFT Instalaţie de ridicare şi coborâre a navelor pe cală. Constă dintr-o platformă pe care se aşază nava şi care se ridică sau se coboară cu ajutorul unei instalaţii mecanizate.

SINGAPORE Str. între extremitatea de S a Pen. Malacca şi Ins. Singapore la N şi Arh. Rian la S, care uneşte M. Chinei de Sud cu Str. Malacca. Lung. 110 km, lăţimea între 4,6 şi 21 km; ad. min. 26 m. Str. este străbătută de liniile maritime care leagă între ele porturile din sudul şi estul Asiei, porturile din S Asiei cu porturile Americii şi Australiei, iar porturile din E Asiei cu porturile din Europa şi Africa.

SINGAPORE (*în sanscrită* Singapore – oraşul leilor) Oraş-port, cap. Rep. Singapore membră a Commonweath-ului. Este situat în extremitatea sudică a ins. omonime la Str. Singapore pe drumul comercial internaţional care leagă Oc. Pacific de Oc. Indian. Cca 2 mil. loc. Unul din cele mai mari centre industriale şi comerciale din SE Asiei cu statut de „port liber". Deserveşte peste 66 linii maritime internaţionale, fiind tranzitat anual de peste 10 mii de nave. Legat de Pen. Malacca printr-un pod de CF şi auto. Traficul anual de mărfuri peste 20 mil. t. Important centru comercial: piaţă a cauciucului, cositorului, a mirodeniilor. Ind. de prelucrare a materiilor prime importate din alte ţări (prelucrarea primară a cauciucului, rafinarea cositorului, prod. de ulei, conserve) şi reexportate în Occident. ŞN care dispun de 6 docuri mari, întrepr. de deservire a traficului maritim. Aeroport internaţional. *ist.* Întemeiat în sec. XII, dar ca oraş modern s-a dezvoltat în sec. XIX. În 1942 a fost ocupat de japonezi. După alungarea trupelor japoneze (1945) se proclamă republică (1965).

SINISTRU Accident de orice fel (eşuare, coliziune, incendiu, scufundare etc.) care pune în pericol siguranţa navei şi a echipajului; *v.* şi Naufragiu.

SINOE Lac sărat în S complexului lagunar Razelm, liman la M. Neagră de care este separat de grinduri joase de nisip. Supr. cca 165,6 km^2; ad. cca 1,6 m. Concentraţie mare de săruri (15g/l) datorită depărtării de gura canalelor Dunavăţ şi Dranov care fac legătura cu Dunărea. Pescuit. Pe malurile sale se află ruinele cetăţii Histria întemeiată de coloniştii din Milet în sec. VII î.Hr., port la M. Neagră, azi separat de mare datorită aluviunilor.

SINOP (Sinope) Oraş în N Turciei, port pe coasta Anatoliei la M. Neagră. Cca 25 mii loc. Piaţă agricolă. Export: tutun, fructe, textile. Ateliere de construcţie bărci şi ambarcaţiuni cu vele. *ist.* Întemeiat în sec. VIII î.Hr. de milesieni. A cunoscut o perioadă de maximă înflorire în sec. II-I î.Hr., când a fost capitala regatului Pontului şi până în sec. XV., când a fost transformat în bază principală a flotei turce din M. Neagră. La 18/30 nov. 1853, în perioada războiului Crimeii, aici a avut loc bătălia navală de la S., soldată cu înfrângerea flotei turce conduse de Osman Paşa de către escadra rusă sub comanda amiralului Pavel Nahimov.

SION, Alfons (1875 – ? n. Iaşi) Comandor. Absolvent al Şcolii Copiilor de Marină din Galaţi (1892), al Şcolii de ofiţeri de infanterie Bucureşti (1896) şi al Şcolii de Aplicaţie a Marinei (1898). După un stagiu de ambar-

care pe Cr. „Elisabeta", efectuează un curs de specializare în marina italiană (1902). Revenind în țară este repartizat la Divizia de Dunăre și ambarcat pe Torp. „Sborul" și Mon. „Lascăr Catargiu" pe care în calitate de comandant participă în primul RM la toate operațiunile importante de pe Dunăre (1916). În 1917 este numit șef de Stat major al CMM iar în 1918 al Diviziei de Mare. Primește apoi comanda Escadrilei Liman (1919), direcția Arsenalului Marinei (1920), iar la sfârșitul anului 1931 trece la SMR în funcția de director, pe care îl conduce până în ian. 1936 când se pensionează.

SIRENĂ 1. Instrument care funcționează cu aer comprimat, producând sunete de mare intensitate; *v.* și fluier. 2. Ființă mitologică – jumătate femeie, jumătate pește – care, conform legendei, prin cântecele sale duioase, ademenea pe marinari spre adâncul mării.

SIRET Afl. din st. Dunării. Lung. 740 km (din care 576 km pe terit. României); supr. bazinului hd. 44 mii km². Izv. din Carpații Păduroși (Ucraina), intră în țară în dreptul or. cu același nume și se varsă în Dunăre la S de portul Galați. Colectează apele ce coboară de pe versanții Carpaților Orientali și din podișul Bârladului. Pr. afluenți: Suceava, Moldova, Trotușul, Bistrița, Râmnicul-Sărat, Bârladul. Blocat de ghețuri dec.–mart. Debitul la vărsare 300–500 m³/s. Ploile intense provoacă inundații. Navigabil pentru navele mici până la gura R. Bârlad. Trece prin or. Bacău.

SIRIUS Steaua nautică α Canis Majoris (Câinele Mare), mărimea 1,6 (cea mai luminoasă stea a cerului); în greacă „Cea arzătoare".

„SIRIUS" Vapor de 703 t. cu zbaturi laterale, prima navă care a traversat Atlanticul folosind în exclusivitate mașina cu aburi. A fost navlosit de către British & American Steam Navigation Company pentru un voiaj, plecând la 4 aprilie 1838 din portul Cork (Irlanda) și ajungând în ziua de 23 aprilie la New York. La mică distanță de destinație s-a terminat combustibilul dar comandantul, hotărât să execute traversada doar cu mașina cu aburi, a refuzat să ridice velele, întreținând focul la căldare cu piese de lemn existente la bord. Astfel „S" a întrecut cu câteva ore vaporul „Great Western" care era mult mai mare. Pe lângă acest record „S" a mai intrat în istorie și pentru o importantă inovație tehnică, condensatorul pentru recuperarea apei de la mașina cu aburi.

SIROCO (Sirocco) Vânt uscat și fierbinte (cca. 35° C) care bate în țările din N Africii și în întregul bazin al M. Mediterane. Uscat, înecăcios și încărcat de praf în N. Africii, traversând M. Mediterană, devine umed și provoacă ploi mărunte. De obicei bate 2–3 zile la rând, mai puternic ziua și mai slab noaptea. Uneori se transformă în furtună. Aceleași caracteristici ale vântului S. le au și vânturile locale din unele țări mediteraneene: Spania, Maroc, Italia, Grecia, unde poartă diferite alte denumiri.

SIRTA MARE (Sidra) G. cu o largă deschidere spre M. Mediterană la țărmul Libiei (Africa de Nord). Pătrunde în uscat la o distanță de 115 km, lățimea la intrare 465 km; ad. până la 1085 m. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,4 m. Porturi: Bengazi, Marsa Brega, Es Sidr. (*gr.* Syrtis).

SIRTA MICĂ (Gabes) G. din M. Mediterană la țărmul Tunisiei (Africa de Nord). Pătrunde în uscat pe o distanță redusă. Este limitat la N de Insulele Kerkenna, la S de Insulele Jerba. Ad. între 20 și 40 m. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,4 m. Pr. port: Gabes.

SISAL Fibrele plantei Agave rigida (o variantă a plantei Agave sisalana), originară din Yucatan, dar răspândită în Sumatra, Kenia, Tanzania, din care se fabrică parâme mai puțin rezistente decât cele de manila.

SISTEM GEE Sistem radiotehnic de navigație asemănător sistemului „Loran", care permite unei nave să-și determine punctul radio la distanțe până la 50 mile marine de coastă. În acest sistem punctul navei se determină cu ajutorul unor semnale radio emise de trei stații speciale, instalate pe uscat și care lucrează conjugat.

SISTEM BURTON Sistem de încărcare-descărcare a mărfurilor bazat pe utilizarea a două bigi ale navei, fixe. Biga exterioară este destinată să ridice cojada de marfă din exteriorul navei și biga de magazie, care preia cojada prin manevra cârligului palancului peste bord și o coboară apoi în magazie. La descărcare, biga de magazie ridică cojada, iar biga exterioară o preia prin manevra cârligului palancului pe bord și o depune pe cheu. Operațiunea de schimbare a cojării se face de către un muncitor din echipă numit „burton man".

SISTEMUL HIDROENERGETIC ȘI DE NAVIGAȚIE „PORȚILE DE FIER" Complex de amenajări pe cursul inferior al Fl. Dunărea în secțiunea Gura-Văii pe malul românesc și Șip pe malul sârbesc, realizat prin colaborarea dintre România și Iugoslavia. Lacul de acumulare are un volum de 2 miliarde m³ și ocupă o suprafață de 170 km²; barajul deversor are lungimea de 441 m și capacitatea de deversare de 15 500 m³/sec.; puterea instalată a hidrocentralei se ridică la 2159 MW din care 1050 MW revin României, cu o producție medie anuală de energie electrică de 10,4 miliarde kWh. Acordul încheiat la 30 nov. 1963 între cele două state, a stabilit o participare egală la investiții și la rezultatele amenajărilor, consfințind dreptul de proprietate exclusivă a fiecarei părți asupra instalațiilor și construcțiilor de pe teritoriul țării respective. Proiectele pentru întregul sistem au fost executate în colaborare în perioada 1957–1963. Lucrările de execuție au durat până la sfârșitul anului 1971. Inaugurat oficial la 16 mai 1972, sistemul hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier" a îmbunătățit considerabil traficul fluvial care și-a sporit de peste patru ori capacitatea.

SIUTGHIOL Liman cu apă dulce la N de Constanța, care comunică prin Lc. Tăbăcăriei cu M. Neagră. Separat de mare printr-un cordon litoral pe care se află stațiunea Mamaia. Supr. 21 km²; ad. max. 18 m. Puternică alimentare subterană. Bază pentru sporturile nautice.

SIȚZEAN (*chin.* Xijiang) Fluviu în SE Chinei. Lung. 2129 km; supr. bazinului hd. cca 357 mii km². Izv. din E podișului Iunan și se varsă în M. Chinei de Sud formând o deltă comună cu Fl. Baițzean și Dunțzean. Nivelul apei în creștere din apr. și până în oct. Navigabil în aval de or. Nanning, iar pentru navele oceanice până la portul Guanciou.

SIZIGII Poziția relativă a Soarelui, Lunii și Pământului pe aceeași dreaptă (Lună nouă sau Lună plină). Aștrii res-

pectivi se găsesc la sizigii de două ori pe lună şi în zilele respective fenomenul de maree este mai puternic, producându-se „mareele vii", cu amplitudini mai mari decât mareele obişnuite.

SKAGERRAK Strâmtoare în V sistemului de str. care face legătura între M. Baltică şi M. Nordului şi desparte Pen. Scandinavă de Pen. Iutlanda. Lung. 300 km; lăţimea 110-130 km; ad. max. 809 m. Pr. port: Oslo. *ist.* Aici s-a desfăşurat în primul RM (31 mai–1 iun. 1916) o mare bătălie navală între flota germană condusă de amiralul Scheer şi cea britanică condusă se amiralul Jellicoe, terminată nedecis, cunoscută sub numele de „Bătălia de la Iutlanda".

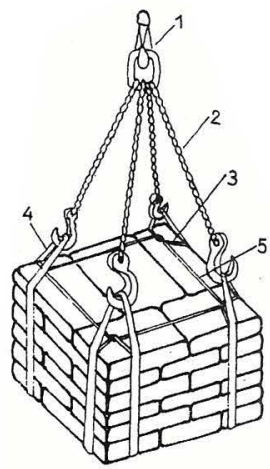
SKI BOARD *spt.* (*engl.*) Schi nautic; *sin.* Water ski.

SKI JET *spt. v.* Jet ski.

„SKI JUMP" (*engl.*) „Trambulină de schi", arcuire în sus a punţii prova de pe un portavion pentru a înlesni decolarea avioanelor cu decolare şi aterizare scurtă şi pe verticală (V/STOL).

SLEMING Fenomen de rezonanţă între oscilaţia navei şi cea a valurilor, care se manifestă printr-un impact puternic al apei asupra fundului navei.

SLING Dispozitiv format din benzi de fibre vegetale sau sintetice, cu ajutorul căruia se poate pachetiza (slingui) o marfă (îndeosebi saci, cutii etc.) în unităţi mari de încărcătură de cca 1–2 t, pentru a fi manevrate cu mijloace mecanizate pe timpul încărcării/descărcării sau depozitării pe nave.



Sling:
1 – cârlig; *2* – sapan; *3*– ureche de strângere; *4* – ureche de ridicare; *5* – cordon de strângere.

SLIP Plan înclinat în pupa traulerelor, care permite lansarea şi virarea traulului în timpul pescuitului.

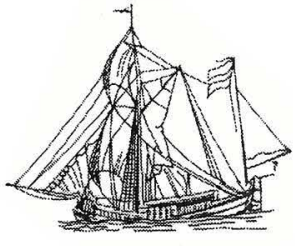
SLOCUM, Joshua Navigator solitar canadian. În anul 1895, la vârsta de 51 de ani face prima călătorie solitară în jurul lumii la bordul ambarcaţiunii de tip slup. „SPRAY" de 11 m.

SLOI Bloc de gheaţă care pluteşte pe apele curgătoare şi stătătoare în unele perioade ale dezgheţului.

SLUP Velier cu un arbore, o velă mare aurică, un foc şi, eventual, un gabier; *sin.* Sioop.

SLUP DE RĂZBOI *ist.* Navă mică de război cu greement de navă sau snau, folosită în sec. XVIII şi la începutul sec. XIX.

SMAC Velier cu greement de slup sau cuter, folosit pentru comerţ şi pescuit în mările nordice.


Smac

SMÂRC Loc mocirlos (acoperit cu vegetaţie); băltoacă rămasă în urma ploilor; bahnă.

SMÂRDANUL NOU Localitate lângă Brăila, la intrarea de pe Dunăre pe canalul Măcin. În trecut s-a numit **Ghecet** (în turcă „trecere") aici fiind un loc de traversare a Dunării cu bacul..

SMULGE (*despre ancoră*) A o desprinde de fund prin virare. ◇ „Smulgeţi!" Comandă către armamentul cabestanului pentru a face un ultim efort la virarea ancorei.

SNAU *ist.* Tip de navă asemănătoare bricului, dar cu randa întinsă pe un mic arbore paralel cu coloana arborelui mare, *engl.* snow, *fr.* senau, senault, *rus.* şniava, snou.

SNEKKAR *ist.* Navă de tipul drakkarului, dar de dimensiuni mai reduse, folosită pentru comerţ între ţările nordice şi cele mediteraneene în timpul feudalismului. Caracteristici: L 15–18 m; l 3,5–4 m.

SNIPE Clasă internaţională de ambarcaţiuni de regată cu următoarele caracteristici: L 4,72 m; l 1,52 m; greutatea corpului 173 kg; aria velei mari 7 m²; aria focului 3,50 m².

SOARE 1. Astru central al sistemului nostru planetar, folosit în navigaţie în timpul zilelor fără nori **2.** Instalaţie puternică, cu mai multe becuri, folosită pentru iluminarea scării navei şi a locurilor de lucru.

SOARE ADEVĂRAT Soarele real (vizibil). Din cauză că mişcarea sa aparentă în jurul Pământului nu este uniformă, nu este indicat a fi folosit pentru măsurarea timpului.

SOARE MEDIU Soare fictiv care se mişcă uniform în planul ecuatorului în acelaşi interval de timp anual cu Soarele adevărat. Dă timpul mediu, adică timpul indicat de ceasornicele noastre.

SOCAR *MC* Parâmă cu grosimea de cca 80 mm.

SOCIETATE DE CLASIFICARE Instituţie care elaborează norme de construcţie a navelor şi supraveghează construcţia propriu-zisă a acestora, acordându-le un certificat de clasă. În ţara noastră această societate poartă denumirea de Registrul Naval Român.

SOCIETATEA ROMÂNĂ DE DUNĂRE SRD („Societatea Anonimă Română de Navigaţiune pe Dunăre"). Cea mai importantă societate privată de navigaţie fluvială românească constituită în 1914 cu participarea capitalului mai multor bănci (Banca Românească, Banca Agricolă, Banca Marmorosch Blank et. Co. ş.a.). Avea ca obiect de activitate transportul de mărfuri pe Dunăre. S.R.D. a reuşit, cu toate pierderile suferite în primul RM, să dobândească un patrimoniu important şi să contribuie la dezvoltarea navigaţiei fluviale româneşti. La 30 iunie 1939, parcul de nave al SRD se compunea din 95 şlepuri, tancuri de combustibil şi pontoane (cu o capacitate totală de 95 mii t); 3 nave de pasageri: „Principele Mihai", „Ismail" şi „Anghel Saligny"; 20 remorchere: din care „Regele Ferdinand", „Nicolae Ştefănescu" şi „Vintilă Brătianu", construite special pentru trecerea prin cataracte şi navigaţia pe cursul superior al Dunării; 4 elevatoare, un atelier plutitor pentru reparaţii navale, în afară de atelierele din Brăila. SRD a fost desfiinţat prin naţionalizare în 1948.

SOCIETĂŢII, Insulele ~ (Iles de la Société) Arh. în S Oc. Pacific. Posesiune franceză din Polinezia. Pr. Ins. Tahiti. Supr. totală 1,6 mii km²; cca 145 mii loc. Majoritatea ins. sunt de origine vulcanică, muntoase, cu alt. până la

2241 m. Țărmurile sunt înalte, abrupte cu plaje înguste la mare și înconjurate de recife de corali. Climă tropicală maritimă. Temp. med. lunară: +20 la +26° C. Culturi de trestie de zahăr, vanilie taro, bumbac, banane, cocotieri. Expl. de fosfați. Pescuit. Centru ad-tiv și pr. port: Papeete.

SOFAR (*engl.* Sound Fixing and Ranging) Metodă de a face punctul și a măsura distanța, având la bază propagarea undelor sonore în apă.

SOGNEFJORD Cel mai mare fiord din Pen. Scandinavă situat pe țărmul de SV al Norvegiei la M. Nordului, la N de orașul-port Bergen. Lung. 204 km, lățimea între 1,5–6 km. Formează ramificații laterale iar pe unele din acestea coboară ghețari. Maree semidiurnă cu ampl. de 1,5 m. Porturi pescărești. Turism.

SOLANO Vânt de Est, însoțit de ploaie, care bate în zona Gibraltarului și pe coasta de Sud-Est a Spaniei.

SOLAS (*engl.* Safety of Life at Sea) Denumire prescurtată a Convenției internaționale elaborată în anul 1974 pentru ocrotirea vieții umane pe mare. Intrată în vigoare pe plan internațional la 25 mai 1980, inclusiv în România. A fost ratificată în peste 128 țări.

SOLENOID Bobină la draga electromagnetică.

SOLOMON (Solomon Islands) Arhipelag în Melanezia la E de Ins. Noua Guinee (Oc. Pacific). Supr. 42,5 mii km²; cca 170 mii loc. Cele mai mari insule: Bougainville, Guadalcanal, Santa Isabel, Malaita, San Cristobal, Choiseul, New Georgia Rennel. Partea de N a arh. cu Ins. Bougainville, Buka, Nissau și o serie de atoli (10,6 mii km²) se află sub tutela ONU, administrate de Australia. Celelalte ins. (29,8 mii km², cu cca 135 mii loc) sunt sub protectorat britanic. Majoritatea ins. sunt de origine vulcanică, cu vulcani activi (Balbi din Ins. Bougainville, alt. 3100 m ș.a. Expl. de aur, staniu, cupru, nichel, azbest, fosforiți. Climă subecuatorială umedă. Păduri ecuatoriale. Faună bogată. Culturi de cocotieri, batate, banane, ananas, santal, cafea, cacao. Pescuit. Export: copra, santal, cafea, cacao, fructe. *ist.* Primul european care a descoperit ins. Arh. S. a fost navigatorul spaniol Mendana (1568), care a schimbat mărfuri pe aur și a numit insulele „Solomon" comparându-le cu „Țara de aur" a lui Solomon amintită în Biblie.

SOMME (*lat.* Samara) Fluviu în N Franței. Lung. 245 km. Izv. în apropiere de or. Saint Quentin și se varsă în M. Mânecii printr-un estuar. Debitul este reglat prin construcții hidrotehnice (canale, ecluze). Legat prin canale cu R. Oise și Schelde. Trece prin or. Amiens și Abville. *ist.* Pe Fl. S. a avut loc între 1 iul.–18 nov. 1916 una dintre cele mai mari bătălii în primul RM între forțele germane și cele aliate; în timpul ofensivei de pe S., trupele engleze au folosit pentru prima dată tancurile ca armă de luptă (15 sept.). În al doilea RM, între 5–8 iun., au avut loc pe Fl. S. lupte violente în care armata franceză a încercat, fără succes, să oprească înaintarea trupelor germane spre mare.

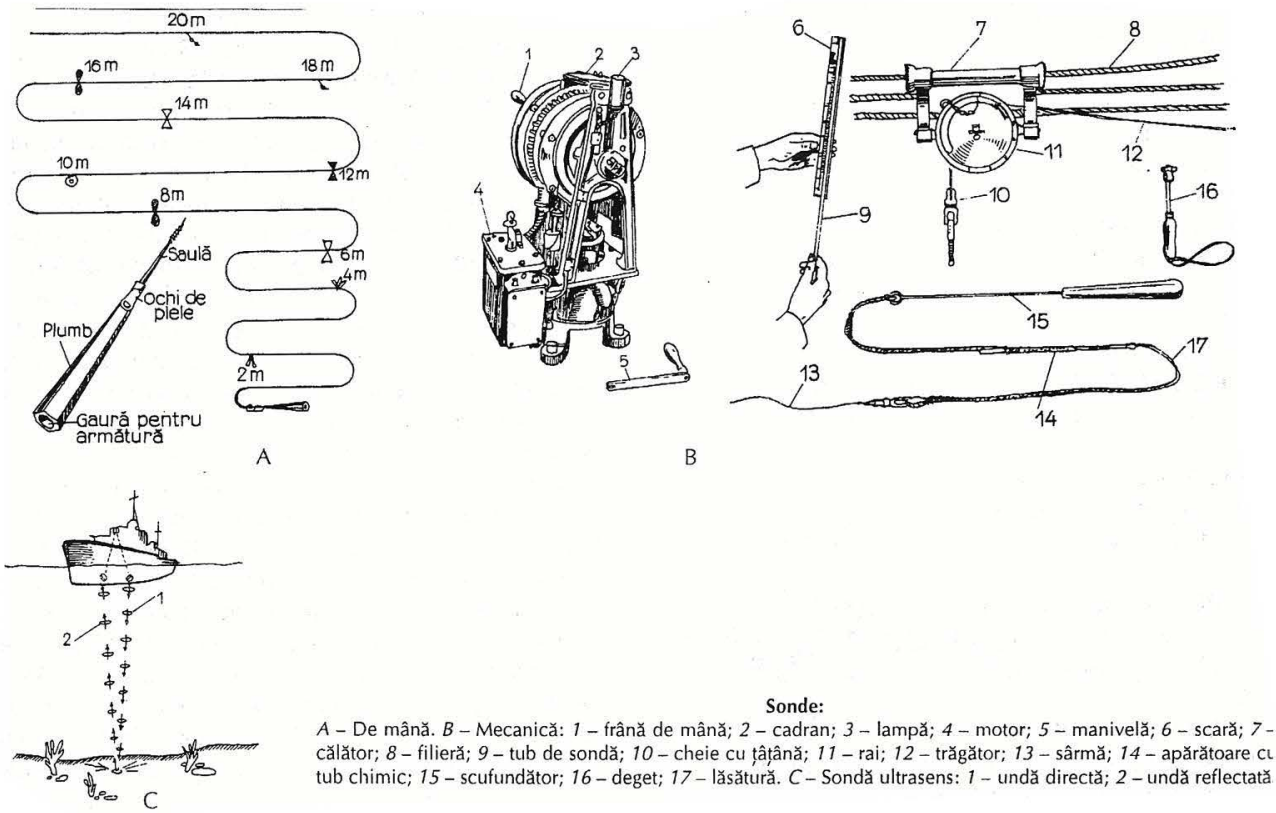
SONAR *engl. sin.* hidrolocator.

SONDÁ 1. A măsura adâncimea apei cu ajutorul sondei. 2. A măsura adâncimea lichidului dintr-un tanc cu ajutorul sondei.

SONDĂ-PEȘTE *v.* plumb pește.

SONDAJ Operațiunea de a sonda. Primele sondaje românești au fost făcute pe mare în 1885 de canoniera „Grivița".

SONDĂ 1. Instrument nautic cu ajutorul căruia se determină adâncimea apei. **S. de mână** S. compusă dintr-o sfoară împletită, gradată în stare umedă (intrată la



Sonde:

A – De mână. *B* – Mecanică: *1* – frână de mână; *2* – cadran; *3* – lampă; *4* – motor; *5* – manivelă; *6* – scară; *7* – călător; *8* – filieră; *9* – tub de sondă; *10* – cheie cu țâțână; *11* – rai; *12* – trăgător; *13* – sârmă; *14* – apărătoare cu tub chimic; *15* – scufundător; *16* – deget; *17* – lăsătură. *C* – Sondă ultrasens: *1* – undă directă; *2* – undă reflectată

apă) cu bucăţi de astar colorat, pietre etc. (pentru a fi recunoscute vizual şi prin pipăit) şi o bucată de plumb cu o cavitate la partea inferioară în care se introduce o cantitate de seu, denumită armătură, pentru probe de fund. În funcţie de greutatea plumbului şi lungimea saulei, distingem: **S. de barcă, S. de navă, S. grea/de mare adâncă/de mare adâncime. S. mecanică** S. cu sârmă care indică adâncimea în funcţie de presiunea apei pătrunse într-un tub special de sticlă, acoperit în interior cu un colorant care se decolorează în contact cu apa de mare, şi după lungimea saulei filate ce se citeşte la un contor. **S. Thomson** S. mecanică folosită în mod frecvent. **S. ultrason** S. cu ajutorul căreia adâncimea se determină contându-se jumătate din intervalul de timp necesar unui impuls ultrasonor de a parcurge distanţa de la navă la fund şi înapoi. **2.** *fl.* Prăjină gradată în decimetri sau picioare şi marcată prin benzi de culori diferite (alb, roşu, negru). **3.** Adâncime înscrisă pe harta marină. **4.** O singură aruncare de S., ca în expr. „A da o S." A efectua un singur sondaj. **Toată S.** *fl.* Adâncimea urmată de navă sau de barcă pe timpul sondărilor. **5.** Tijă gradată cu ajutorul căreia se măsoară adâncimea lichidului din tancuri.

SONDĂ DE CERCETARE *pesc.* Sondă ultrasonoră folosită pentru descoperirea bancurilor de peşte.

SONDĂ DE DERIVĂ Sondă de mână, fundarisită la prova unei nave ancorate, la care saula face burtă. Dacă plumbul sondei rămâne fixat pe fund, saula întinde, ceea ce înseamnă că ancora ară.

SONDE, Insulele ~ Principalul grup de ins. din Arh. Malaez. Cuprinde **Sondele Mari** (Ins. Sumatra, Java, Kalimantan, Sulawesi) şi **Sondele Mici**, situate la E de Ins. Java (Ins. Balim Lombok, Sumbawa, Sumba, Flores, Timor ş.a.). Supr. totală 1,4 mil. km²; cca. 140 mil. loc. Relief muntos, ţărmuri adânc dantelate şi în unele locuri înconjurate de recife de corali. Climă tropicală. Ins. sunt bogate în zăcăminte: bauxită, mangan, cupru, metale preţioase. Munţii sunt acoperiţi de păduri, iar zonele de câmpie de culturi tropicale. Ins. S. fac partea din terit. Indoneziei, în afară de partea de N a Ins. Kalimantan (posesiune britanică) şi partea de E a Ins. Timor (posesiune portugheză).

SONDE (Sunda) Strâmtoare între Ins. Java şi Sumatra (Indonezia), care uneşte apele M. Java cu cele ale Oc. Indian. Lung. 170 km, lăţimea max. 22 km; ad. între 30 şi 1500 m. În str. este situat vulcanul Krakatau.

SONDOR Marinar care execută sondaje cu sonda de mână.

SONGKOI (Hong ha – Fluviul roşu) Fluviu în N Vietnamului şi pe terit. Chinei. Lung. 1200 km. Supr. bazinului 120 mii km². Izv. din M-ţii Iunshan şi se varsă în G. Vinh Bac Bo din M. Chinei de Sud, formând o deltă cu supr. de 15 mii km². Nivelul apei creşte în perioada iun.–oct. şi scade foarte mult iarna. Navigabil de la vărsare până la or. Mau Ho; navele maritime urcă până la Hanoi (175 km). Delta este dens populată de cultivatorii de orez.

SONOVIZIUNE Sondarea apei mării cu unde acustice. Prin prelucrarea specială a undelor reflectate se obţine imaginea integrală a fundului mării şi a diferitelor detalii submarine.

S.O.S. Semnal radiotelegrafic de ajutor. Contrar legendei, nu are nici o legătură cu „Save our souls" (salvaţi sufletele noastre). Semnalul a fost ales datorită simetriei sale în alfabetul Morse: trei puncte, trei linii, trei puncte; *v.* şi Mayday.

SOTTO PALANCO (*ital.* sub palanc) *MC* Clauză de livrare a mărfii, care trebuie predată în bătaia bigilor navei, gata de coţat, operaţie ce se execută de navlositor sau de încărcător.

SOUILLAGOUET, table ~ Table de înălţimi şi azimut. Primele table din lume (1891) care au folosit împărţirea triunghiului sferic de poziţie printr-o perpendiculară coborâtă din zenit. Pentru calculul azimutului se cobora o perpendiculară din astru. Aceste table au fost luate ca bază pentru multe alte table de înălţimi.

SOUTHAMPTON Oraş în S Marii Britanii şi unul din cele mai mari porturi ale ţării, situat pe ţărmul G. Southampton Water din M. Mânecii. Cca 220 mii loc. Ad. pasei de intrare în port 12,6 m la maree joasă. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. până la 12, 8 m. Centru industrial: ind. chimică, alim., rafinarea petrolului (cea mai mare rafinărie din ţară, cu o capacitate de 16,5 mil. t. anual). Traficul anual de mărfuri cca. 30 mil. t. Import: petrol, cereale, carne. Export: prod. chimice, automobile, diferite prod. industriale. S. este principalul port de tranzit pentru pasageri. Şantiere navale cu 3 docuri uscate care asigură construcţia de nave mari, incl. Ds., şi reparaţia PA.

SOUTHERLY BURSTER Săritură de vânt de la Nord-Vest la Sud pe coasta de Sud a Australiei. Acest fenomen are loc în perioada octombrie-martie, fiind însoţit de o scădere de temperatură.

SOUTH SHIELDS Oraş-port în Marea Britanie la ţărmul M. Nordului la vărsarea Fl. Tyne. Cca 120 mii loc. Important centru britanic de construcţii şi reparaţii navale.

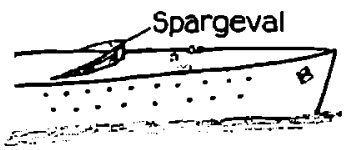
„SOVEREIGN OF THE SEAS" *ist.* Navă de linie construită în 1637 de celebrul constructor englez Phineas Pett, având cel mai puternic armament pentru acele timpuri (100 de tunuri).

SOVROMTRANSPORT Societate mixtă sovieto-română de transport maritim şi fluvial înfiinţată în iul. 1945 în baza unui tratat încheiat între cele două părţi. Întreaga activitate de navlosire şi tranzacţii comerciale a fost asumată de partea sovietică, ceea ce a împiedicat dezvoltarea normală a acestui sector. Sovromtransport a funcţionat 9 ani, a avut un portofoliu de 10 nave insuficiente pentru a satisface cerinţele de transport pe apă ale României. Desfiinţarea societăţii în 1954 a permis înfiinţarea întrep. româneşti de transport naval NAVROM, cu capital de stat care a intrat într-un proces alert de dezvoltare în anii care au urmat.

SPADĂ DE ULAJ *v.* prăjină de ulaj.

SPARDEC Pe navele militare, punte mică la suprastructura pupa.

SPARGEVAL 1. Structură din tablă la prova, situată în pupa instalației de ancorare, care nu permite valurilor să treacă pe punte atunci când nava ambarcă cu prova. 2. Dig construit în afara unui port pentru a împiedica pătrunderea valurilor.



Spargeval

SPATE Spătar care închide spre pupa camera bărcii (*a nu se confunda cu tabloul*); *v. fig.* barcă.

SPATE TARE 1. Scândură groasă așezată travers pe copastia bărcii, servind ca întăritură în momentul în care se dă o ancoră cu barca. 2. Școndru așezat travers pe punte, de care se prind cu legături ușoare buclele unei parâme sau ale unui lanț ce urmează a fi filate.

SPAȚII EXCLUSE *MC* Spațiile care nu sunt incluse în volumul spațiilor închise, nefiind prin construcție destinate transportului de mărfuri. Un spațiu exclus poate fi considerat spațiu închis dacă: este prevăzut cu grinzi longitudinale marginale sub punte sau alte dispozitive permițând arimarea încărcăturii sau a proviziilor; există un dispozitiv de închidere a deschiderilor; construcția lasă o posibilitate oarecare de închidere.

SPAȚII INCLUSE Spațiile închise aflate deasupra punții de tonaj. La măsurătorile de tonaj se adaugă spațiul de sub punte (volumul principal), formând împreună tonajul brut al navei. Se compun din: volumul diferitelor spații închise din coridoare, volumul suprastructurilor închise aflate deasupra punții superioare, destinate mărfurilor, proviziilor, pasagerilor și echipajului, volumul execedentului gurilor de magazii.

SPAȚII ÎNCHISE În calculul tonajului sunt denumite astfel spațiile suprastructurilor (castel centru, dunetă și teugă) atunci când nu au deschideri în pereți sau în punte și al căror volum se include în tonajul brut al navei, contând ca apt pentru a primi încărcătură.

SPAȚII PENTRU ÎNCĂRCĂTURĂ *MC* Spațiile pentru încărcătură care trebue să fie cuprinse în calculul tonajului net (TN), sunt spațiile închise afectate transportului mărfurilor destinate a fi descărcate din navă, cu condiția ca aceste mărfuri să fi fost cuprinse în calculul tonajului brut (TB). Aceste spații trebuie să fie certificate ca atare prin înscripții compuse din literele MF (magazie de marfă) în locuri vizibile.

SPAȚIU DE EVITARE Spațiu necesar unei nave pentru a evita pe ancoră.

SPAȚIU DEDUS/SCUTIT *MC. v.* tonaj registru.

SPAȚIU DE SIGURANȚĂ (la ancoraj) Zonă circulară într-o radă sau un port în care o navă staționată la ancoră poate gira complet, fără să existe pericolul de coliziune cu alte nave ancorate. Mărimea spațiului de siguranță depinde de lungimea lanțului filat și metoda de ancorare.

SPAȚIU EXCEPTAT Volumul total al unor spații de la bordul navei care, nefiind prevăzute cu mijloace fixe și permanente de închidere, nu sunt apte pentru depozitarea mărfurilor sau cazarea echipajului și pasagerilor și ca urmare nu se includ în calculul tonajului registru brut. Spațiul exceptat se compune, în principal, din suprastructurile deschise – teugă, castel centru, dunetă – sau cu mijloace de închidere nepermanente.

SPAȚIU MORT *MC* Spațiu rămas liber în hambare după încărcarea navei. Se umple cu colete mici, ușor de stiviut, sau cu scurtături (cherestea de dimensiuni reduse).

SPĂRGĂTOR DE BARAJE Navă de luptă sau auxiliară (uneori un simplu șlep autopropulsat) special amenajată pentru realizarea rapidă a unei pase printr-un baraj de mine insuficient cercetat, în care pot fi mine de mai multe tipuri. Corpul ei este puternic consolidat și dispune de aparate paravan pentru protecția împotriva minelor ancorate. Pentru a-i mări vitalitatea și flotabilitatea în cazul unei găuri de apă produse prin explozia unei mine cu aprindere prin influență (acustică, magnetică, hidrodinamică), corpul ei este umplut cu butoaie goale, lemn etc. Echipajul navei este redus la strictul necesar iar activitățile de la bord (asigurarea funcționării motoarelor etc.) sunt pe cât posibil automatizate și conduse de la distanță pentru a reduce pierderile în caz de scufundare.

SPĂRGĂTOR DE BLOCADĂ Navă care încearcă să străpungă blocada cu riscul de a fi scufundată.

SPĂRGĂTOR DE GHEAȚĂ Navă cu etrava și bordajul foarte rezistente, folosită pentru spargerea gheților. S.d.G. sunt prevăzute uneori cu una sau două elice în prova, care trag apa se sub gheață făcând mai ușoară spargerea acesteia, precum și cu tancuri de apă cu ajutorul cărora nava se apupează, ridicându-se cu etrava pe gheață, după care se aprovează pentru a o rupe sub propria sa greutate. Grosimea maximă a gheței care poate fi spartă este de 7 m.

SPÂNZURĂTOARE *v.* palanc de strai.

SPECIFICAȚIE DE AMBARCARE *MC* Listă în care sunt descrise sumar mărfurile ce urmează a se ambarca pe o navă. Specificația cuprinde: numele încărcătorului și al destinatarului, porturile de încărcare și descărcare, felul mărfii, felul, numărul, marca, greutatea și dimensiunile coletelor. Este întocmită de încărcător în mai multe exemplare din care unul se predă navei. Servește navei pentru identificarea mărfurilor primite la bord, iar primitorilor spre a verifica exactitatea acestora cu cele comandate.

SPEE, Maximilian, von – (1861–1914) Viceamiral german. În anii 1887–1888, comandant de port în Camerun (colonie germană din Africa). Din 1910, secund al det. de nave de cercetare al Flotei maritime. În 1912, comandant de Cr. al escadrei germane din Pacific. La începutul primului RM, la comanda unei Esc. de Cr., a acționat cu succes pe comunicațiile britanice în S Oc. Atlantic și apoi la coastele statului Chile. La 1 nov. 1914, în bătălia de la Coronel (Oc. Pacific), Esc. comandată de Von Spee a înfrânt o Esc. britanică (au fost scufundate Cr. engleze „Monmouth" și „Good Hope"). După aceasta a încercat să ajungă în porturile germane, dar pe parcurs s-a hotărât să atace Port Stanley (Ins. Falkland), de care s-a apropiat la 8 dec. 1914, fără a efectua o cercetare prealabilă. A fost interceptat prin surprindere de o Esc. britanică superioară ca forțe. În bătălia de la Falkland care a avut loc a pierdut 4 din cele 5 Cr. ale escadrei și el însuși și-a pierdut viața.

SPETEAZĂ Şcondru oblic fixat cu capătul inferior pe catarg prin intermediul unui zbir, în timp ce capătul superior susţine colţul unei vele cu spetează, numită şi randă cu ghionder.

SPEZIA (*it.* La Spezia) Oraş-port în N Italiei (Liguria) la M. Ligurică. Cca 130 mii loc. Centru industrial : siderurgie, metalurgia neferoaselor, chimizarea petrolului, constr. de aparataj electronic, ind. textilă şi alimentară. Portul se împarte în două bazine legate între ele printr-un canal de 100 m lung. şi 70 m lăţime. Dinspre larg portul este protejat de 3 spargevaluri. Lung. frontului de cheuri 6,5 km cu ad. până la 13 m. În radă sunt amenajate câteva puncte pentru încărcarea/descărcarea petrolierelor. Traficul anual de mărfuri, peste 8 mil. t. Import: petrol, cărbuni, fier, cereale, cherestea; export: materiale de construcţie, mărfuri generale. Şantierele de construcţii şi reparaţii navale dispun de 6 docuri uscate şi un doc plutitor, asigurând construcţia şi reparaţia navelor civile şi militare, incl. Cr. Aeroport.

SPICA Steaua nautică α Virginis (Fecioara), mărimea 1,2; în latină „Spic".

SPINACHER Velă triunghiulară suplimentară pe yachturile de regată, întinsă în bord cu ajutorul unui tangon de S. Suprafaţa S. nu intră în calculul suprafeţei velice; *v.* şi genacher.

SPIRAI Luminator de punte compus dintr-o ramă cu batanţi cu geamuri care se pot deschide pentru aerisire; *sin.* şpirai.

SPIRITUL „MIRCEA" Cod etic, naval şi profesional, liber consimţit, bazat pe solidaritatea izvorâtă din faptul că imensa majoritate a cadrelor permanente ale Marinei Române şi-au făcut ucenicia pe navele-şcoală „Mircea I" şi „Mircea II", potrivit principiului „o mână pentru tine, o mână pentru navă". Un asemenea „spirit" există şi în alte flote.

SPIRON *v.* pinten, epiu.

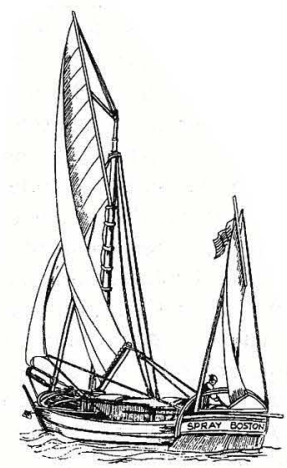
SPIROPOL, Ion (1864–?; n. Bucureşti). Contraamiral. Absolvent al cursurilor Şcolii Navale din Brest, Franţa, cu gradul de Slt. (1882). Revine în ţară şi este repartizat la Corpul Flotilei. În 1890 primeşte comanda Can. „Bistriţa", iar în 1892 este numit comandant secund al bricului „Mircea", la bordul căruia participă la serbările columbiene de la Genova. Comandant al portului Constanţa, căpitan de port cl. I la Galaţi şi, apoi, la Brăila, comandant al Apărării submarine (1897), comandant al Diviziei de Dunăre (1898), al Cr. „Elisabeta" (1902) şi al Mon. „I.C.Brătianu" (1907), director al Arsenalului Marinei din Galaţi (1909), profesor la Şcolile Marinei din Constanţa (1903–1904) ş.a. În anul 1913 participă la cel de al doilea război balcanic, iar la începutul campaniei din 1916, în grad de CAm., îndeplineşte funcţia de şef de Stat Major în cadrul CMM. În anul 1917, este numit comandant al Flotei române de transport pusă în serviciul armatei ruse, calitate în care supraveghează evacuarea navelor la Odessa şi mai târziu la Kerson. Ultima funcţie în serviciul activ al marinei, este cea de comandant al Diviziei de Dunăre (1918). În aprilie 1919 trece în rezervă. De-a lungul întregii sale cariere a elaborat valoroase studii asupra apărărilor strategice, a întocmit lucrările pentru amenajarea portului militar de la Brăila, a poligonului Mahmudia ş.a.

SPITZBERGEN Arh. norvegian în Oc. Îngheţat de Nord la 600 km N de coasta septentrională a Pen. Scandinave, cuprinzând cea mai mare parte a Svalbardului (denumire dată după 1925 grupului de ins. norvegiene: Spitzbergen, Ursului, Yan Mayen). Supr. 62,3 mii km²; cca 5 mii loc. Relief de platou acoperit de gheaţă, alt. max. 1712 m (vf. Newton). Ţărmul în NV fragmentat de fiorduri adânci. Climă maritimă arctică cu vânturi puternice. Temp. la ţărm iarna –12° C, vara +4° C. Numeroase gheizere. Vegetaţie de deşert arctic şi de tundră. Faună bogată. Mari rezerve de cărbuni superiori, min. de fier, cupru, zinc, azbest. Vânătoare şi pescuit. Port la Oc. Îngheţat: Longyerbyen. Export cărbuni. *ist.* În Evul Mediu ins. au fost vizitate de vikingi şi vânători din N Rusiei. Oficial, descoperitorul insulelor este considerat exploratorul olandez Willem Barents (1596). Suveranitatea Norvegiei asupra ins. a fost stabilită prin Convenţia de la Paris în 1920.

SPLAI Faleză consolidată şi pavată pe malul unei ape, uneori bogat plantată, folosită pentru promenadă; *sin.* chei.

SPLIT Oraş-port în Croaţia pe coasta Dalmaţiei la M. Adriatică. Cca. 120 mii loc. Ind. textilă şi alim. (vinuri, conserve, peşte). Importante şantiere de construcţii şi reparaţii navale. Aeroport. Cunoscut din perioada romană. Aici se află palatul împăratului roman Diocleţian (284–305 d.Hr.).

SPORADE (*gr.* Sporades) Arh. grecesc în M. Egee format din **Sporadele de Nord** (Vórii Sporádes) de-a lungul ţărmului Greciei, cuprinzând 77 ins. şi stânci, în majoritate nelocuite. Supr. 540 km². Ins. cea mai mare Skiros. Pop. cca 16 mii loc. **Sporadele de Sud** (Notiai Sporádes) de-a lungul coastei Turciei. Supr. 3,5 mii km²; cca 100 mii loc. Pr. ins.: Rodos, Samos, Karia, Naxos. Climă mediteraneană, temp. med. în ian. +11, +13° C, iul. +27° C; vegetaţie de tip maquis, stejari şi chiparoşi. Culturi: cereale, tutun, măslini, viţă de vie. Pr. oraşe: Rodos, Samos.



„Spray"

„SPRAY" Slup la bordul căruia canadianul Joshua Slocum a întreprins prima călătorie în jurul lumii cu o ambarcaţiune (1895).

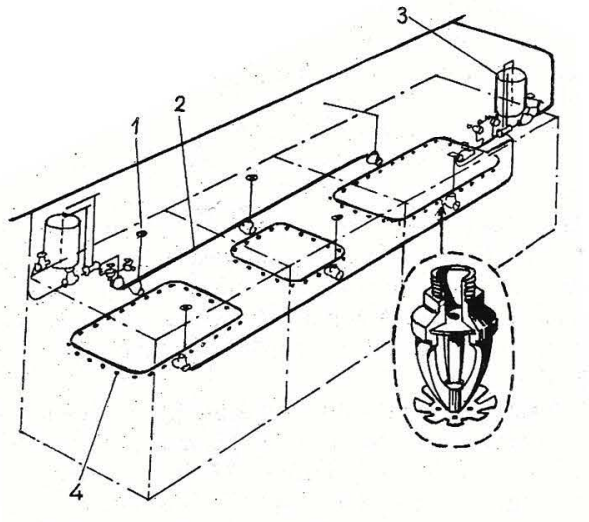
SPRÂNCEANĂ Jgheab circular deasupra unui iublou destinat scurgerii apei.

SPREDER Dispozitiv de legătură între containere şi utilajul de ridicare. Poate avea forma unui cadru dreptunghiular cu zăvoare la colţuri sau cu dispozitive de cuplare şi de decuplare automate.

SPRIJINITOARE Şipcă aşezată travers pe fundul bărcii, pe care oamenii din compunerea armamentului îşi reazemă picioarele în timpul ramării.

SPRINGING Comportarea navei la efectul combinat al vibraţiilor corpului acesteia pe valuri şi al whippingului.

SPRINKLER Dispozitiv de stropire, folosit la instalaţiile pentru stingerea incendiilor în hambare şi în magaziile de muniţie.



Sprinkler:
1 – stea de manevră pe punte; *2* – tubulatură; *3* – tanc cu lichid spumogen; *4* – sprinklere.

SPUMĂ DE MARE Piatră poroasă şi foarte uşoară, formată din lavă vulcanică înspumată. Este folosită la bordul navelor pentru bricuirea grătarelor din lemn şi, eventual, pentru curăţirea alămurilor oxidate.

SRD *v.* Societatea Română de Dunăre.

SRI LANKA (Ceylon) Ins. din Oc. Indian, teritoriu al statului cu acelaşi nume. Supr. 65,6 mii km²; cca. 15,5 mil. loc. Cea mai mare parte a ins. este ocupată de un vast platou brăzdat de văi adânci şi culmi muntoase cu alt. max. de 2524 m (vf. Sri Pada) şi de înguste câmpii litorale. Climă musonică. Păduri cu esenţe preţioase (teak, mahon, bambus). Predomină plantaţiile de ceai, manioc, batate, tutun. Expl. de grafit şi pietre preţioase. Ind. uşoară. Import: maşini, prod. petroliere, automobile; export: cauciuc, ceai, grafit, pietre preţioase, cafea, lemn. Cap. Colombo. Pr. oraşe: Lavinia, Jaffna, Moratuwa. Porturi pr.: Colombo, Trincomalee, Gale. *ist.* Din Evul Mediu ins. s-a numit Ceylon; acolo existau formaţiuni statale. În 1517 a fost cucerită de portughezi, apoi de olandezi (1568) şi de englezi (1795–1796), care au transformat-o în colonie. În 1948 şi-a dobândit independenţa de stat, rămâmând în cadrul Commonwealth-ului britanic. În 1972 statul a adoptat denumirea de S.L. şi s-a retras din Commonwealth.

STABILI O VELĂ A desfăşura, a întinde şi a braja corect o velă.

STABILIMENTUL MEDIU AL PORTULUI Intervalul de timp mediu între culminaţia Lunii şi următoarea maree înaltă, valabil pentru un anumit port.

STABILIMENTUL VULGAR AL PORTULUI Ora medie locală a mareei înalte la sizigii. Adăugând 50 minute pentru fiecare zi de vârstă a Lunii, se obţine ora aproximativă a apei înalte în ziua respectivă.

STABILIREA BORDULUI LIBER *MC* Determinarea înălţimii bordului liber al unei nave în vederea eliberării certificatului de franc-bord şi a trasării mărcii de bord liber. Operaţia se efectuează de către experţii instituţiilor de control şi siguranţa navigaţiei sau ai unei societăţi de clasificare autorizată în acest sens, după prevederile Convenţiei internaţionale pentru liniile de încărcare (iul. 1930 şi Convenţia de la Londra din apr. 1966). Bordul liber stabilit trebuie să asigure navei o rezervă de flotabilitate corespunzătoare normelor; să nu admită încărcarea navei peste limita permisă de rezistenţa sa constructivă; să menţină punţile navei la un nivel suficient deasupra apei astfel încât să fie posibilă deplasarea echipajului pe punte pe orice vreme. La navele petroliere bordul liber minim de bază este mai mic decât la navele obişnuite.

STABILITATE 1. Capacitate a unei nave de a reveni în poziţia de echilibru stabil (nava dreaptă) atunci când încetează să acţioneze asupra sa forţa care a modificat această poziţie. În funcţie de axa în jurul căreia se produce mişcarea, de cauză şi de gradul de înclinare, distingem: **S. transversală, S. longitudinală, S. de forme, S. de greutate, S. iniţială, S. la punerea pe uscat, S. la gaură de apă** ş.a. **2.** Calitate a unei ancore de a nu se roti în jurul fusului (a nu se răsturna) după ce a muşcat. **3.** Calitate a rozei compasului de a reveni repede în poziţie orizontală.

STABILITATE DE PLATFORMĂ *mil.* Calitate a unei nave de a-şi menţine puntea în plan orizontal (nava dreaptă). S.d.P. avantajează întrebuinţarea armelor, dar sporeşte oboseala navei.

STABILITATE DINAMICĂ *MC* Capacitatea unei nave de a oscila sub acţiunea instantanee a unor momente de înclinare care dau naştere la forţe de inerţie, producând un lucru mecanic şi o acceleraţie unghiulară. Măsura stabilităţii dinamice este dată de valoarea lucrului mecanic produs de momentul cuplului de înclinare care acţionează asupra navei, comparată cu valoarea lucrului mecanic reprezentat de cuplul de stabilitate. Studiul S.D. dă posibilitatea determinării unghiului de răsturnare al unei nave asupra căreia acţionează cupluri de înclinare cu acţiune de durată (vânt, valuri, deplasarea laterală a caricului etc.). Contra efectului de înclinare a acestor cupluri nava se opune prin posibilităţile sale de stabilitate iniţială reprezentate de curba stabilităţii statice.

STABILITATE LA DRUM Calitatea unei nave de a se menţine la drum, folosind unghiuri mici de cârmă.

STABILIZARE ÎN DRUM Calitatea unei nave de a se menţine la drum, folosind unghiuri mici de cârmă.

STABILIZARE ÎN NORD (PROVA) Fixarea gradației zero a ecranului radiolocatorului în Nord (prova) astfel încât să indice relevmente adevărate (prova).

STABILIZATOR 1. Panou lestat pentru a se menține vertical în apă, servind ca ancoră de furtună pentru iahturi. **2.** Dispozitiv pentru reducerea ruliului, constând din aripi ce pot fi scoase în afara navei în scopul sporirii stabilizării acesteia.

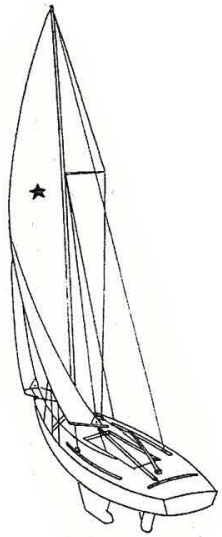
STABILOPOD Bloc de beton cu patru brațe dispuse radial, folosit pentru consolidarea bazei digului. Este un **tetrapod** perfecționat de români.

STAFĂ *sin.* cârlig de fardaj.

STALII Timp acordat navlositorului de către armator pentru încărcarea/descărcarea navei. S. se stabilesc și încep să fie socotite în baza contractului de transport sau uzurilor portului. Pe durata S. nava se află la dispoziția navlositorului fără vreo plată. Dacă s-a depășit acest timp, navlositorul plătește armatorului contrastalii.

STALII REVERSIBILE *MC* Suma staliilor acordate pentru încărcarea și descărcarea navei, în funcție de care se calculează constrastaliile sau despatch-ul. Prezintă avantaj pentru navlositor în sensul că eventualele constrastalii ocazionate de încărcare, pot fi compensate prin timpul economisit la descărcare și invers. Navlositorul are posibilitatea ca prin accelerarea descărcării, plătind eventual ore suplimentare, să recupereze întârzierea ocazionată la încărcare și invers, cu eventuala economie de timp la încărcare, să compenseze contrastaliile ce ar rezulta la descărcare.

STAR Clasă internațională de yachturi rapide cu derivor fix, două vele (randă bermudiană și foc) și echipaj de două persoane. Mai mic decât cuterul, **Starul** este construit din lemn și (din 1960) mase plastice armate cu fibre sintetice. Prevăzut cu chesoane de aer pentru asigurarea stabilității, el rezistă la vânturi puternice și mare agitată (până la gradul 3), când însă ambarcă multă apă pe punte (altfel spus, este o ambarcațiune „udă"), iar echipajul trebuie să dea dovadă de multă îndemânare. Are ca semn distinctiv o **stea** (în engleză, STAR) roșie cu cinci colțuri desenată pe velă în partea superioară. Caracteristici: dim. 6,609 × 1,727 × 1,016 m; suprafață velică 25,5 m². Clasa „STAR" a fost proiectată în 1911 de către Francis Sweisguth din echipa proiectantului american William Gardner din New York. La Jocurile Olimpice din 1964, „Star Gem" a câștigat o medalie de aur pentru Bahamas.


Star

STARE ABSOLUTĂ Diferența dintre ora meridianului Greenwich și ora indicată de cronometru *v.* și marșă diurnă.

STARE DE PLUTIRE *v.* stabilitate

START Pornirea în regată. ◇ „A lua S." A porni.

STATUL-MAJOR AL NAVEI Totalitatea ofițerilor unei nave militare aflați în subordinea comandantului, în care se cuprind: ofițerii de punte și de mașini, medicul bordului, intendentul și radiotelegrafiștii cl. I, II și III.

STATUTE *ist.* Cod maritim. Cele mai cunoscute sunt: Statutele Anconei (sec. XIV), Statutele Caffei (sec. XIV), Statutele Genoveze denumite Statutele Gazariei (denumire dată Crimeii în sec. XIV–XV).

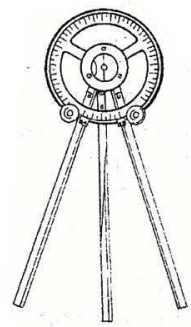
STAȚIE Cameră în care se află postul de transmisiuni radio al navei.

STAȚIE DE CARANTINĂ *MC* Centru sanitar special amenajat într-un loc izolat, unde sunt cazați și supuși controlului medical, echipajul și pasagerii unei nave aflate în deratizare, precum și persoanele bolnave sau suspecte de a fi contaminate de o boală contagioasă.

STAȚIE DE ECLUZĂ Post aflat la intrarea într-o ecluză de la care piloții care conduc navele sunt informați asupra datelor privind trecerea prin ecluză.

STAȚIE DE MAREE Post special amenajat lângă un port cu maree sau pe coastă, prevăzut cu maregraf și cu riglă de maree, la care se execută observații asupra fenomenului mareei și măsurători precise asupra variației nivelului mării datorită acestui fenomen.

STAȚIOGRAF Instrument de lucru pe hartă, constând dintr-un cerc metalic sau un disc transparent, confecționat din material plastic, gradat de la 0° la 360°; un braț al acestuia este fixat la 0°, iar alte două – brațele mobile – servesc la punerea a două unghiuri de o parte și de alta a brațului fix. S. se folosește pentru a pune pe hartă punctul navei prin două unghiuri orizontale, luate cu sextantul, între trei obiecte de la uscat.


Stațiograf

STAȚIONAR *mil., înv.* Navă pentru paza coastelor, staționată, de regulă, într-un port sau în zona unui port, pentru a face să se respecte regulile de navigație, de pescuit etc.; *sin. înv.* brandbahtă, brendvahtă.

STAȚIONARE LA ANCORĂ Situația unei nave în serviciu care se află ancorată în rada unui port, în așteptarea eliberării danei de operații sau a dispozițiilor referitoare la intrarea în port, plecare etc. ori la adăpost într-un golf.

STAȚIONAREA MAREEI Intervalul scurt de timp în desfășurarea fenomenului de maree, în care nivelul mării ajuns într-o anumită poziție rămâne nemișcat sau în care curentul de maree devine nul, urmând să-și schimbe sensul. Staționarea mareei înalte se produce între flux și reflux, iar staționarea mareei joase, între reflux și flux.

STAȚIUNE DE PILOTAJ 1. Clădire în care se află conducerea serviciului de pilotaj într-o anumită zonă. **2.** Zonă în care acționează o S.d.P.

STAȚIUNE DE SALVARE 1. Clădire în care se află un depozit de alimente și materiale sanitare pentru naufragiați. **2.** Idem, având în plus o barcă se salvare, o

instalație de du-te-vino, rachete și alte mijloace de salvare și de semnalizare.

STAȚIUNE DE SEMNALE Clădire în care se află mijloace de semnalizare optică (proiectoare, catarge de semnale) pentru legătura cu navele.

STAȚIUNE SEMAFORICĂ *v.* semafor.

STAVANGER Oraș-port în SV Norvegiei la Oc. Atlantic. Cca 80 mii loc. Portul ca și locurile de staționare a navelor la ancoră sunt protejate contra vântului și valurilor de mici insule unde ad. ating 45 m. Bazinul portuar și accesul către acesta sunt accesibile navelor tot timpul anului, nefiind supuse înghețului. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 12,5 m. Traficul anual de mărfuri peste 3 mil. t. cuprinzând în principal cărbuni, petrol, gaze, mașini. Șantierele navale din S. dețin primul loc în Norvegia având capacitatea de a construi petroliere și nave comerciale până la 160 mii t. Punct terminus al liniei de CF care vine de la Oslo. Punct de bazare pentru navele militare norvegiene dotat cu depozite și ateliere subterane. Bază pentru nave de pescuit.

STĂNESCU, Raymond (n. 1920 Sinaia, Prahova). Contraamiral (r). Absolvent al Școlii Navale promoția 1941, al Școlii de Aplicație a Marinei (1945) și al Școlii Superioare de Război (1947–1949). În al doilea RM ambarcat pe Ds. „Regele Ferdinand" și la grupul de submarine și vedete torpiloare (1941–1944) a executat numeroase misiuni de luptă. După război a îndeplinit funcții operative pe linie de stat major și în învățământul superior de marină, atât la bordul navei-școală „Mircea" (II) cât și în cadrele Școlii Superioare de marină ca director de studii și șef de catedră Tactica Flotei. Trecut în marina civilă și ambarcat pe nave de pescuit oceanic și de transport maritim obține brevetul de CLC. În perioada 1970–1980, încadrat în Departamentul Transporturilor navale în cadrul Ministerului Transporturilor a îndeplinit funcția de inspector șef al Navigației civile. Pensionat la cerere (1980) a activat în cadrul Registrului Naval Român și ca expert naval. Membru fondator și al Consiliului Director al LNR după reactivarea acesteia în 1990. Autor și coator al lucrărilor de referință: **Marina română în al doilea Război Mondial** (3 vol.), **în primul război mondial** (1 vol) și **în războiul de Independență** (1 vol.). A mai publicat numeroase articole și a prezentat referate științifice pe teme de marină.

STĂTĂTOR 1. (*despre o manevră*) Fix. **2.** Capătul fix al curentului unui palanc, care se prinde la cheița sau zbirișorul unei macarale; *sin.* capăt fix, capăt stătător.

STÂLP DE PARAPET Montant pentru susținerea parapetului pe navele din lemn.

STÂNJEN PESCĂRESC Unitate de măsură, egală cu lungimea brațelor întinse.

STCW Convenție internațională elaborată în anul 1978, privind pregătirea și atestarea personalului navigant și efectuarea serviciului de cart. Intrată în vigoare pe plan internațional la 28 aprilie 1984, iar în România la 11 aprilie 1993. A fost ratificată în 113 țări.

STEA 1. Volan ce servește la manevra sau la cuplarea unui cabestan, unui compresor, unui tambuchi etc. **2.** Rondelă dințată din piele, aflată sub un cap de bulgar sau sub un alt nod asemănător.

STEA NAUTICĂ Stea folosită în navigație pentru determinarea punctului navei pe mare prin metoda dreptei de înălțime; coordonatele S.N. sunt trecute în almanahul nautic.

„STEAUA ROMÂNĂ" *ist.* Prima societate armatoare de petroliere din România. Cu sprijinul lui Nicolae Titulescu, în 1922, Societatea a procurat de la un consorțiu german primele 2 petroliere, botezate „Barbu Știrbey" de 3650 tdw (ex. „Artur von Owiner") și „Steaua Română" de 7617 tdw (ex. „Emil Georg von Straus"). Ulterior, parcul de nave al Societății s-a mărit, fiind achiziționate tancurile petroliere „Oltenia" de 9575 tdw, cel mai mare vapor românesc la acea vreme (1928), „Câmpina" și două tancuri de mic tonaj. Tancurile petroliere de mare tonaj au efectuat curse între Europa și SUA și în porturile europene Dunkerque, Hamburg, Londra ș.a., iar cele de mic tonaj în porturile din Orientul Apropiat. În al doilea RM autoritățile britanice au preluat tancurile petroliere ale Societății (la care participau cu o cotă importantă de capital), România nefiind încă beligerant, pe care le-au folosit în operațiile de convoiere din Oc. Atlantic și Pacific. În urma unor asemenea misiuni, Societatea a pierdut petrolierele „Câmpina" (1941) și „Oltul" (1942), fiind scufundate de către aviația inamică.

STELAT (*despre navă*) Cu forme evazate.

STELATURĂ 1. Forme evazate ale navei, de regulă, la prova. **2.** Înclinarea fundului navei; *sin.* ridicare moartă; *v. fig.* corpul navei.

STERIADE, Nicolae Colonel. În marină a venit din Corpul Grănicerilor cu gradul de Lt., fiind numit comandant al bricului-goeletă „Emma", cea dintâi navă cu destinație militară din Flotila Moldovei, între anii 1843–1847. A înaintat în ierarhia militară de la gradul de căpitan (1847) la gradul de colonel (1854), fiind numit succesiv comandant al batalionului de marină, iar apoi primește comanda navei de brandvahtă „Galați", de la gura Siretului. Odată cu Unirea Principatelor (1859), col. Steriade a fost numit comandant al Flotilei Moldovei, iar în anul următor, prin Decretul din 2 oct. 1860 al Domnitorului Alexandru Ioan Cuza, prin unirea definitivă a flotilelor celor două Principate devine primul comandant al Flotilei Române moderne (1860–1863). A desfășurat o activitate remarcabilă pentru dezvoltarea, dotarea și modernizarea atât al Flotilei Moldovei, cât și a Flotilei unificate a României. În 1863 a revenit în cadrul Corpului Grănicerilor, fiind numit în funcția de inspector al cordonului Dunării. Prin activitatea depusă și realizările obținute, col. S.N. se situează la loc de cinste în rândul ctitorilor Marinei Militare.

STERIOPOL, Nicolae (1889–1978, n. Tulcea). Contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1910), cu gradul de Slt. și al Academiei Navale din Kiel, Germania (1913. (Revenind în țară, este ambarcat, succesiv, pe mon. „Mihail Kogălniceanu", bastimentul „România" și pe navele port-

mine (1914–1915). În primul război mondial, este numit comandant al vedetei „Mihail Romano" (1916), remarcându-se în acțiunile de luptă de la Topalu și Ghecet, și comandant al vedetei Nr. 4 „Maior Dimitrie Giurescu" (1917). La sfârșitul războiului este detașat în Rusia pentru administrarea navelor evacuate la Odessa, după care este numit în Comisia de lichidare a flotei de Dunăre austro-ungare de la Viena (1919). Continuă să dețină funcții de răspundere atât la bordul navelor militare cât și în cadrul Inspectoratului Marinei și în MStM, unde a întocmit **Istoricul marinei în timpul campaniei din 1916–1918.** În anul 1924 este detașat la Comisia Internațională a Dunării (CID) din Viena, unde a funcționat până în anul 1939. Revine în țară și este numit profesor la Școala Superioară de Război, unde predă cursul de **„Istoria războaielor navale"** (1939). În iunie 1940 este detașat ca subdirector la NFR, organizând, cu navele acestui serviciu, evacuarea din sudul Basarabiei, apoi este numit, în aceeași funcție, la SMR (1941). În anul 1946 a fost pus în retragere. De-a lungul carierei sale a publicat manuale, numeroase articole referitoare la regimul navigației pe Dunăre și mare, iar după retragerea sa din armată, a elaborat capitolul: **Dunărea din punct de vedere politic și economic**, din volumul **Descrierea caracterului cercetărilor regimului fluviului Dunărea, a faunei și florei**, lucrare publicată în 1952 sub îngrijirea Academiei Române.

STERN *înv.* etambou.

STEWARD *sin.* (*rar*) camarot, ospătar de bord.

STIHI, Eugen (1878–1916 n. Iași) Lt Cdr. Absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1898 cu gradul de Slt. A fost repartizat la Divizia de Mare unde participă la lucrările hidrografice pe bricul „Mircea I " (1899). Transferat la Divizia de Dunăre și avansat Cpt. (1906), primește comanda vedetei „Maior Șonțu". Participă în campania războiului balcanic (1913) fiind decorat pentru fapte de arme. Ofițer secund și director de tir pe monit. „Kogălniceanu" (1916), participă la bătălia de la Turtucaia unde a fost grav rănit la 06 sept. 1916 în timp ce conducea tirul artileriei navei pentru a acoperi retragerea trupelor române spre Silistra. A murit a doua zi pe nava-spital unde a fost evacuat. În memoria eroului una din canonierele intrate în serviciu după primul RM a primit numele „LtCdr. Eugen Stihi".

„STIHI" Numele luat de NH-112 după 1989.

STILET Pumnal cu lama dreaptă și subțire, ascuțită pe ambele laturi folosită din sec. XVI de către ofițerii de marină pe navele militare cu vele în lupta de abordaj. În prezent se folosește în unele flote ca atribut al uniformei de paradă.

STINDARD 1. *înv.* Marca de comandament a unui șef de stat. 2. *ist.* Steag instalat pe o prăjină la pupa galerelor. 3. *înv.* Răspuns al șefului de barcă, care are la bord un șef de stat, la somația șefului de cart.

STIVADOR *v.* stivuitor.

STIVATOR ȘEF Specialist în manipularea, încărcarea, stivuirea și descărcarea mărfurilor de la bordul navelor. Răspunde de buna desfășurare a operațiilor de încărcare sau descărcare a mărfurilor, pe conosamente și partizi. Are în subordine mai mulți stivuitori și muncitorii de port necesari cu care operează concomitent mai multe nave.

STIVUIRE Operație de așezare, după anumite reguli, a mărfurilor sau proviziilor în hambare, magazii, alivee, pe punte.

STIVUITOR Muncitor experimentat angajat și plătit de către navlositor pentru manipularea și stivuirea mărfii la bord. Folosirea S. este motivată de particularitățile comerțului maritim sau de natura mărfii. În asemenea cazuri, în contract se înscrie, de regulă, clauza „marfa va fi încărcată, stivuită și amarată pe riscul și cheltuiala navlositorilor", la „prețul zilei " sau la un preț fixat; *v.* și docher.

STOIAN, Ion (1907–1987) Comandor. Absolvent al Școlii Navale promoția 1927, al Școlii de Aplicație a Marinei (1928–1929) și, uterior, al Școlii Superioare de Război (1941–1942). Ofițer cu o deosebită calificare profesională marinărească, s-a evidențiat în activitatea de pregătire a cadrelor de ofițeri de marină ca profesor de navigație și manevra navei (din 1937) al Școlii Navale. Ambarcat pe nava-școală „Mircea II" cu care a venit din Germania, după un curs de pregătire pentru navigație pe veliere. Autor al unui curs de navigație, lucrare de referință la data respectivă (1940). În calitate de comandant al navei-școală „Mircea " (1946–1948) s-a remarcat ca un desăvârșit pedagog pentru elevii săi cu care a executat 2 campanii pe mare. A devenit comandant al Școlii de ofițeri marină (1948–1953) cu gradul de comandor. Trecut în rezervă, a continuat să activeze până la sfârșitul vieții în domeniul sporturilor nautice cu vele.

STOIANOVICI, Alexandru (1892–?; n. Constanța). Contraamiral. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie, Geniu și Marină (1915), cu gradul de Slt. Participă la organizarea bateriilor marinei în zona capului de pod Turtucaia (1916) și face parte, după intrarea României în război, dintre ofițerii care au încadrat bateriile de 75 mm din această zonă. După război asigură funcții de răspundere pe nave și în unități ale MM (1923–1924). Comandant al Can. „Eugen Stihi", la bordul căreia efectuează prima sa lucrare hidrografică în zona Techirghiol, ceea ce îi aduce numirea în funcția de șef al Serviciului de Hidrografie nou înființat (1925). Urmează cursurile Școlii de Hidrografie de la Genova (1926–1927). Revine în funcția de șef al Serviciului Hidrografic al Diviziei de Mare și predă, în paralel, cursuri de „Hidrografie", „Nautică", „Navigație" și „Meteorologie" (1930–1933), la Școala de Aplicație a marinei. Este trimis în Anglia cu misiunea de a supraveghea fabricarea minelor „Vickers" comandate de statul român (1935). În anul 1937 i se încredințează pe lângă funcția de șef al Serviciului Hidrografic și cea de comandant al Centrului de Instrucție Submariniști. Șef al Direcției Hidrografice și al Oficiului Hidroaerofotogrametric din MAM (1938), comandant al Sectorului Dunărea de Sus (1940), șef de Stat Major al Diviziei de Mare (1941), comandant al Școlii Navale (1943), comandant al Forțelor Fluviale (1943–1944),

din martie 1944 cu gradul de CAm. Face parte din Comisia de armistiţiu română pe lângă flota sovietică (septembrie 1944) şi din Comisia specială de cercetare a Ministerului de Război (oct. 1944–apr. 1945). În 1947 este trecut în rezerva armatei. A desfăşurat o intensă activitate în cadrul LNR şi YCRR, în calitate de membru în comitetele de conducere ale acestora.

STOICA, Virgil (1944 n. Pătârlagele, Buzău) Viceamiral. Absolvent al Şcolii Militare Superioare de Marină promoţia 1966, al Academiei Militare secţia marină (1976) şi a Colegiului Naţional de Apărare (1992). A îndeplinit diferite funcţii la bordul navelor Marinei Militare; şef de stat-major la Academia Navală „Mircea cel Bătrân" (1991–1993); şef de secţie la Comandamentul Marinei Militare şi locţiitor al şefului Statului Major al Marinei Militare (1993–1995). Prim locţiitor al şefului Statului Major al Forţelor Navale.

STOICESCU, Nicolae (1890–1916 n. Grădiştea, Rm. Sărat). Locotenent. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină. A devenit specialist în arme sub apă la Apărarea Maritimă, Constanţa. Erou în Războiul de întregire a neamului. La 26/27 aug. 1916 a instalat barajul de mine din faţa portului Constanţa. A căzut la datorie la bordul remorcherului „Ovidiu" cu care pusese barajul, când acesta a lovit o mină şi s-a scufundat în timp ce încerca să salveze o navă turcească ce se îndrepta spre baraj. Autor al lucrării istorice de referinţă **Flotele de război pe Dunăre**, Constanţa 1912.

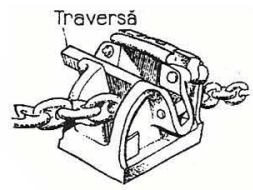
STOCKHOLM Cap. Suediei şi important port situat în adâncimea fiordului la 43 Mm (74,5 km) de M. Baltică. Cca 1,5 mil. loc. Accesul în port se asigură pe 4 pase cu ad. de 12 m. Terit. portului are o supr. de 17,5 km². Lung. frontului de cheuri 22 km, cu ad. între 7,9 şi 12,5 m. Portul îngheaţă iarna, dar cu ajutorul spărgătoarelor de gheaţă navigaţia este neîntreruptă tot timpul anului. Traficul anual de mărfuri 5,5 mil. t, din care 60% revin petrolului şi produselor petroliere. Legat prin feriboturi cu alte porturi europene şi este tranzitat anual de cca 4 mil. de pasageri. Anual intră în port cca 30 mii de nave. Terminale pentru petroliere şi portcontainere. Şantierele de construcţii şi reparaţii navale dispun de 3 docuri uscate şi 5 docuri plutitoare, care asigură construcţia şi reparaţia navelor mari, incl. Cr. Punct de bazare a navelor marinei militare suedeze. *ist.* Întemeiat în jurul anului 1250, a devenit un important centru comercial, aflat până în anul 1471 sub auspiciile Hansei. Cap. regatului suedez din sec. XVI, fiind în prezent unul din marile centre economice, politice şi culturale ale Europei.

STOP 1. Comandă de oprire la maşini. **2.** Marcarea unui moment, de ex., la luarea înălţimii unui astru cu sextantul, când se „dă stop" timonierului care citeşte ora la contor.

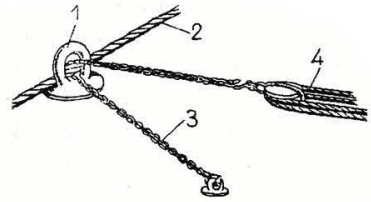
STOPÁ A opri maşina.

STOPARE Oprirea maşinii. Pe ambarcaţiuni S. maşinii reprezintă un salut dat unui şef de stat, unui ministru sau unui amiral. Ofiţerii mai mici în grad se salută prin reducerea vitezei.

STOPĂ Mecanism de punte cu ajutorul căruia poate fi oprită virarea lanţului; are rolul de a proteja vinciul, preluând eforturile lanţului în timpul ancorării; *v.* călcâi, compresor. **S. cu lanţ** Dispozitiv de blocare a unei sârme, compus dintr-un lanţ având un capăt fixat pe punte, celălalt fiind manevrat de un palanc, după ce trece printr-un ochi în punte. O sârmă care trece prin bucla lanţului poate fi lăsată să fileze dacă se slăbeşte tracţiunea palancului. **S. de puţ** Bară metalică mobilă, aflată sub punte, care poate bloca lanţul ancorei la ieşirea din puţul lanţului.



Stopă



Stopă cu lanţ:
1 – ochi în punte; *2* – sârmă; *3* – lanţ; *4* – palane.

STRAI 1. Manevră fixă care susţine catargul în sens longitudinal, împiedicându-l să se încline spre pupa. Pe S. se întind vele triunghiulare (focuri, velastraiuri); *v. fig.* greement. **S. triatic** S. orizontal între două catarge, de care se prind uneori saulele de semnale. **2.** Saulă pe care se întinde marele pavoaz. Distingem; **S. trinchet-jos,** de la prova la arborele trinchet; **S. trinchet-mare,** de la trinchet la arborele mare; **S. mare artimon,** de la arborele mare la artimon; **S. artimon-jos,** de la artimon la pupa. ◇ „A pierde S." A nu reuşi o voltă; *arg.* A pierde ocazia.

STRAJĂ Sârmă ce trece prin ochiurile bastoanelor de tendă pe care se leagă tenda cu ajutorul sacheţilor.

STRAPAZAN Suport format dintr-un cui fixat în copastie şi un zbir (inel) făcut din parâmă sau piele, care serveşte la fixarea ramei pe cuiul de S. Este folosit pe bărcile pescăreşti; *sin.* ujbă, opac.

Strapazan

STRASBOURG (*lat.* Strateburgus) Oraş în NE Franţei (Alsacia). Cca. 350 mii loc. Important port fluvial (al doilea după Paris), situat pe malul R. Ile la vărsarea în Fl. Rin şi pe canalele Rin–Marna şi Rin–Rôn. Important centru industrial: constr. de maşini, automobile, aparataj electronic, nave fluviale, vagoane. Ind. chimică, textilă, alim. Renumit centru al prod. de faianţă. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Import: cărbuni, petrol, cereale, cherestea; export: minereu de fier, săruri potasice, metale, vinuri, tutun. *ist.* În sec. I d.Hr. pe locul unde se află oraşul exista fortăreaţa romană Argentoratu. Denumirea de S. datează din sec. VI d.Hr., când se află sub dominaţia germană. Oraşul a suferit mari distrugeri în primul RM.

STRATEGIE În sens militar reprezintă ştiinţa şi arta folosirii tuturor resurselor militare, economice, politice şi de altă natură ale unei ţări pentru înfăptuirea obiectivelor războiului. Ca activitate practică, S. se ocupă de stabilirea misiunilor strategice ale forţelor armate, determinarea forţelor şi mijloacelor necesare îndeplinirii acestor misiuni, pregătirea de război a FA, a teatrului de acţiuni, a economiei şi populaţiei ţării;

planificarea operaţiunilor strategice, desfăşurarea forţelor şi conducerea acestora în război; studierea posibilităţilor inamicului probabil de a duce războiul şi a desfăşura operaţiuni strategice.

STRÂMTOARE *oc.* Fâşie relativ îngustă de apă, care se află între două porţiuni de uscat, legând două mări/oceane.

STRÂNGĂTOARE Piesă metalică care serveşte la strângerea sârmelor subţiri, paralele (**S. de margine**) sau încrucişate (**S. de plasă**). Se folosesc la confecţionarea plaselor de provizii; *v. fig.* plasă.

STRÂNGĂTOR 1. Manevră curentă folosită la strângerea velei; *v.* cargabas, cargafund, contrabulină, contraşcotă. **2.** Manevră curentă folosită la strângerea unei vele aurice. Distingem: S. bazei, S. mijlocului şi S. vârfului. **S. de margine** *sin.* contrabulină.

STRÂNGE COASTA A naviga în apropierea coastei, urmărind conturul acesteia.

STRÂNGE VELELE 1. A aduce velele pătrate pe vergă cu ajutorul strângătorilor. **2.** A coborî o velă latină cu ajutorul cargabasului. **3.** A aduce o velă aurică la catarg cu ajutorul strângătorilor.

STRÂNGE VÂNTUL A naviga cu vânt strâns; *v.* aliură.

STRÂNS ŞI LARG *arg.* În orice condiţii. Expresia derivă de la vânt strâns (aliură nefavorabilă) şi vânt larg (aliură favorabilă).

STRÂNSOARE, la ~ *ist.* Pe navele cu vele, poziţia unui tun amarat la posturile de mare, având palancurile strânse la maximum şi zburătura sprijinită pe capacul sabordului.

STRINGER ANTIVIBRATOR Grindă longitudinală suplimentară de bordaj, în zona forpicului şi afterpicului, sub puntea inferioară, cu scopul ca împreună cu celelalte elemente structurale antivibratorii (traverse, coaste, punţi) să reducă efectul fenomenului de vibraţie.

STRINGHER *v.* osatură.

STROC Ritm la canotaj.

STROMBOLI Ins. italiană în Arh. Lipare din M. Tireniană. Supr. 12,2 km²; cca 1,5 mii loc. De origine vulcanică, ins. are în centrul său un vulcan activ care erupe la intervale de cca 20 de minute, alt. 926 m (botezat farul M. Mediterane). Ultima mare erupţie a avut loc în 1956. Pomicultură, viticultură.

„STRUMA" Navă sub pavilion panamez (180 t) improvizată ca navă de pasageri, care la 4 dec. 1941 a ieşit din portul Constanţa cu 769 de emigranţi evrei (din care 100 copii), cu destinaţia Istanbul, unde urmau să primească vize de la autorităţile turce şi britanice pentru a ajunge în Israel. Ei erau veniţi din toate colţurile ţării decişi să părăsească locurile natale ca să-şi salveze viaţa ameninţată de teroarea antisemită dezlănţuită în România la începutul anului 1941. Emigranţii au aşteptat 3 luni în rada portului Istanbul, în frig, fără alimente şi medicamente, înghesuiţi pe nava închiriată cu bani grei, care în mod normal putea caza 200 de oameni, fără să li se permită să debarce şi fără să primească vizele necesare. La 21 februarie 1942, „S." a fost alungată de autorităţile portuare turce în larg şi lăsată în voia soartei. În aceeaşi noapte a fost lovită de o torpilă şi scufundată. Expediatorul torpilei este controversat şi astăzi. A supravieţuit un singur om, pe atunci un tânăr, David Stoliar, în viaţă şi astăzi. Toţi ceilalţi emigranţi au pierit în apele reci ale Bosforului. De tragedia navei „Struma" se fac vinovaţi conducerea profascistă de atunci din România care a dezlănţuit antisemitismul, dar şi autorităţile turce din Istanbul şi cele britanice acreditate în Turcia care au dat dovadă de nepăsare faţă de soarta unor oameni şi de atitudine inumană.

STUFĂRIŞ Aglomeraţie de plante emerse între care predomină trestia (stuful); loc acoperit cu stuf des.

STUPĂ 1. Resturi de fire rămase de la fabricarea parâmelor, care sunt folosite pentru curăţenie. **2.** Fuior de cânepă sau bumbac, folosit la călăfătuire.

SUB 1. În sens opus unei anumite direcţii: **S. curent** În sens opus direcţiei din care vine curentul (în curent); **S. Lună/Soare** În sens opus direcţiei în care se află Luna/Soarele (în Lună/Soare); **S. vânt** În sens opus direcţiei din care bate vântul (în vânt), ◇ „A fi sub vântul unei nave" A avea nava în direcţia din care bate vântul. **2.** La adăpostul coastei, ca în expr. „Sub coastă". **3.** Având ca mijloc de propulsie velele, ca în expr. „Sub vele".

SUB DRAGĂ Situaţie când se navigă în urma unui dragor.

SUB PALANCURI (*despre barcă*) Aşezată cu inelele labelor de gâscă sau cu cârligele sub palancurile gruilor, gata de a fi ridicată la grui.

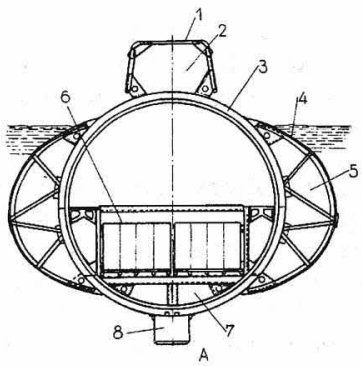
SUBARBĂ Manevră (parâmă) folosită la fixarea bompresului.

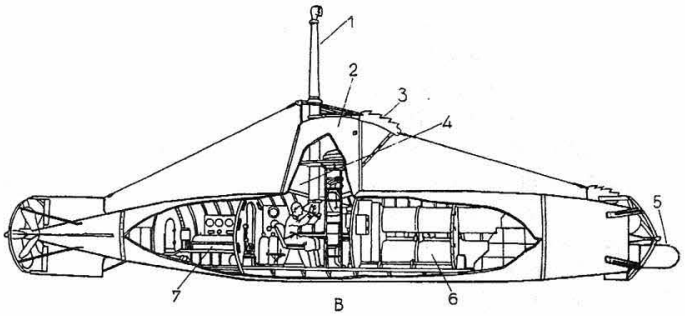
SUBBRAŢARE *v.* ancoră subbraţată.

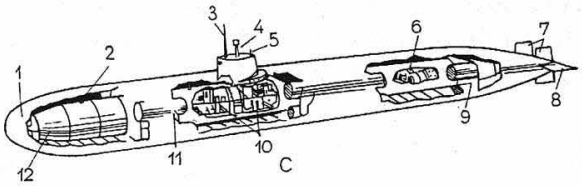
SUBCENTURĂ Filă de tablă sau de scândură, aflată sub centură.

SUBMARIN 1. Navă ce poate naviga atât la suprafaţa apei, cât şi sub apă, la diferite imersiuni, având, din această cauză, deplasament dublu (s/i). S. pot avea un singur corp rezistent sau două corpuri (unul interior sau rezistent şi altul exterior); cele mai multe S. au două corpuri. Corpul rezistent, construit din tablă de oţel groasă pentru a rezista la presiuni mari (până la adâncimea de 300 m), este împărţit în compartimente etanşe. La mijlocul corpului rezistent se află postul central, cu periscoapele şi turela, servind la comunicarea cu exteriorul prin tambuchiuri etanşe. Între corpul interior şi cel exterior, construit din table subţiri, se lasă un spaţiu gol (libera circulaţie). S. navigă la suprafaţă folosind motoarele Diesel, iar sub apă, motoarele electrice, alimentate de la bateriile de acumulatoare care sunt încărcate cu ajutorul motoarelor Diesel când nava se află la suprafaţă sau la cota periscopică. În ultimul caz se foloseşte un dispozitiv special pentru funcţionarea motoarelor Diesel sub apă, denumit „Schnorkel". Guvernarea S. este asigurată prin cârme verticale, iar menţinerea adâncimii, prin cârme orizontale. Viteza la suprafaţă este de cca 20–25 Nd, iar în imersiune, de 17 Nd. Viteza în cazul folosirii dispozitivului Schnorkel se ridică la 4–6 Nd. S. cu propulsie nucleară apărute după cel de

al doilea război mondial pot avea o viteză de ordinul 30 Nd în imersiune. După destinație, distingem: S. de luptă, S. de transport, S. de cercetări marine și chiar S. submarinului naufragiat, luând la bord echipajul acestuia. Caracteristici: depl. 50 t; L 13,50 m; B 4,30 m; D 3,90 m; d 2,90 m; vit. 3 Nd. în imersiune (până la 460 m); autonomie 10 h: echipaj 5 membri + 25 supraviețuitori.





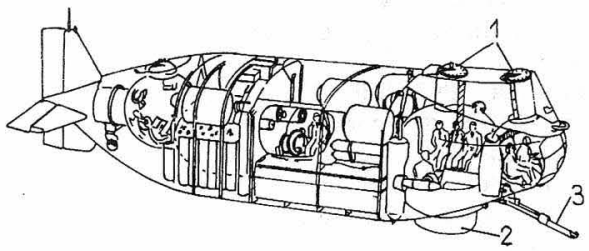


Submarine:
A – clasic (secțiune): *1* – punte; *2* – libera circulație; *3* – corp rezistent; *4* – corp exterior; *5* – balast; *6* – acumulatoare; *7* – tanc; *8* – chilă. B – de buzunar; *1* – periscop; *2* – turelă; *3* – ferăstrău; *4* – post central; *5* – torpilă; *6* – tub lanstorpile; *7* – camera mașini. *C* – atomic; *1* – corp exterior; *2* – corp rezistent; *3* – periscop; *4* – schnorkel; *5* – antenă radio intrată; *6* – aparat propulsor; *7* – cârme verticale; *8* – cârme orizontale; *9* – turbină; *10* – încăperi de locuit și post central; *11* – tunel; *12* – compartiment torpile prova.

cargouri. **2.** *mil.* Navă de luptă având caracteristicile de mai sus, care folosește ca armament torpile, rachete, mine etc. În funcție de armament, S. pot fi: torpiloare, minere, purtătoare de rachete, antisubmarine și cu destinație specială (transport, cercetare de radiolocație etc.) După caracteristicile principale, S. se împart în: **S. mari:** depl. 1 500–3 000 t; vit. 23–15 Nd, imersiunea max. 150–250 m; autonomie 40–60 zile; raza de acțiune 20 000 Mm; zece tuburi lanstorpile, rachete; în locul torpilelor pot lua la bord până la 45 de mine. **S. mijlocii:** depl. 750–1 500 t; vit. 21–12 Nd; imersiune 100 m; șase–opt tuburi lanstorpile sau 30 de mine. **S. mici:** depl. 350–700 t; vit. 14–10 Nd; două–patru tuburi lanstorpile **S. pitice sau de buzunar:** depl. 20–50 t, unul–două tuburi lanstorpile.

SUBMARIN DE „BUZUNAR" *ist.* Denumire dată Sm. italienești („tascabili") construite de firma Caproni, pentru a fi folosite în apele costiere și la apărarea Golfului Genova. Cunoscute sub sigla CB. Marina italiană a detașat în M. Neagră 6 unități de acest tip care au acționat între 25 apr. 1942–9 sept. 1943 sub pavilion italian în apele Crimeei. CB–5 a fost scufundat de VT sovietice la 13 iun. 1942 la Ialta. După ieșirea Italiei din război (sept. 1943) Sm. au fost predate Marinei Române, formând Escadrila 2 submarine. Nu au fost folosite în operațiuni. În vara lui 1945 au fost preluate de marina sovietică. Caracteristici: depl. 36 t; dim: 15 × 3 × 2,1 m; 1 motor Diesel 90 CP și 1 motor electric cu baterii 100 CP; vit. 7,5 Nd. Armament: 2 torpile 450 mm în tuburi exterioare.

SUBMARIN DE SALVARE Vehicul submarin destinat salvării echipajelor de pe submarinele naufragiate. Se așează cu o gură de salvare peste tambuchiul



Submarin de salvare:
1 – tambuchiuri; *2* – tambuchi de salvare; *3* – remorcă.

SUBMARIN MINERO-TORPILOR *mil.* Submarin amenajat atât ca torpilor, cât și ca puitor de mine. Un astfel de Sm. cu un depl. de 7 000 t poate lua la bord cca 40 de torpile sau mine. Poate fi cu propulsie Diesel-electrică sau nucleară.

SUBMARIN MULTIFUNCȚIONAL Submarin de atac propulsat cu motoare Diesel sau motoare nucleare, înarmat cu rachete clasa navă-navă, torpile și mine (ce pot fi lansate prin TLT) folosit ca mijloc de luptă polivalent, capabil să îndeplinească toate misiunile ce revin submarinelor (cu excepția lansării de rachete balistice împotriva obiectivelor terestre). Astfel, el poate executa misiuni de supraveghere și cercetare, atacul asupra navelor de suprafață și a submarinelor, lansarea de mine marine, debarcarea de grupuri de diversiune ș.a. Prima navă de suprafață din istorie. scufundată de un Sm. britanic cu propulsie nucleară a fost crucișătorul argentinian „Belgrano" în timpul războiului Malvinelor (Falkland).

SUBMARIN STRATEGIC Submarin, de regulă cu propulsie nucleară de mare tonaj, înzestrat cu rachete balistice având încărcătură nucleară, capabil să lovească obiectivele importante economice și militare

în adâncimea strategică a teritoriului inamicului. De submarine strategice dispun SUA unde ele reprezintă o componentă principală a forțelor strategice ofensive ale SUA și NATO, Rusia, Marea Britanie, Franța și China. Un Sm. strategic american de tipul „La Fayette" înzestrat cu rachete „Trident" sau „Poseidon" are următoarele caracteristici: depl. peste 18 mii t; vit. sub apă până la 25 Nd (46,3 km/h); imersiunea max. 400 m; armament: 24 de rachete cu bătaia până la 11 mii km; 18 torpile.

SUBMARINIST Marinar ambarcat pe un submarin.

SUBMERSIBIL Corp adaptat pentru a se scufunda și pluti sau a se deplasa în apă la o anumită adâncime; *sin., înv.* submarin.

SUBROC Rachetă submarin-submarin din dotarea marinei militare a SUA, care poate fi lansată sub apă prin tuburile lanstorpile. Traiectoria sa trece prin apă, apoi prin aer și intră din nou în apă, dirijându-se spre țintă. Bătaia rachetei este de 30 Mm.

SUBSTANȚE LICHIDE În sensul Convenției internaționale pentru prevenirea poluării marine (1973), substanțe cu o presiune a vaporilor mai mică de 2,8 kg/cm² la temperatura de 37,8° C.

SUBSTANȚE NOCIVE LICHIDE Substanțe care, descărcate în mare la curățirea tancurilor sau la debalastare, dăunează vieții, resurselor marine sau pitorescului locurilor. După gradul de nocivitate, sunt împărțite în patru categorii: A, B, C și D (Convenția internațională pentru prevenirea poluării mării, 1973). S.N.L. nu pot fi descărcate în mare decât în anumite condiții de diluare, de viteză a navei, de distanță de la uscat, de adâncime a apei etc. Se admit derogări în caz de avarie, când nava și oamenii se află în pericol.

SUBTRAVERSARE *v.* ancoră subtraversată.

SUBVENȚIE DE ARMARE Sumă plătită armatorului de către stat pentru timpul cât nava sa a fost utilizată de stat în servicii publice sau a navigat în anumite condiții stabilite de stat.

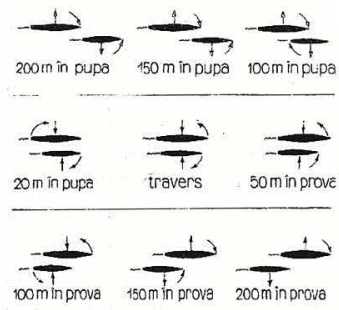
SUBVENȚIE MARITIMĂ Ajutor bănesc acordat de state unor companii de navigație naționale cu scopul de a încuraja, a înființa sau a menține anumite linii de navigație cu importanță economică sau socială pentru statul respectiv și îndeosebi pentru liniile ce deservesc transportul de pasageri și poștă sau care formează obiect de prestigiu național. Subvenția maritimă se acordă de regulă în funcție de tonajul navelor folosite și al milelor parcurse.

SUD 1. *v.* roza vânturilor. 2. Vânt de S., ca în expr. „A început să bată Sudul".

SUEZ Canal maritim navigabil, fără ecluze, construit în SE Rep. Egipt și dat în folosință în 1869. Face legătura între M. Mediterană și M. Roșie. Constituie cea mai scurtă cale de comunicație pe apă între Oc. Atlantic și Oc. Indian. Lung. 161 km (din care 36 km reprezintă șenalul navigabil al unor lacuri); lățimea: 75–125 m; ad. max. 16,2 m, min. 11 m. Din 1887 navigația pe canal se face și noaptea; viteza admisă la traversare: 7–8 Nd (13–15 km/h); durata medie de traversare a canalului de către nave este de 11–12 ore. Pr. porturi: Port Said, Port-Faud, Ismailia, Suez. Capacitatea de tranzit a canalului este de 80 nave în 24 de ore. Au acces navele cu o capacitate până la 150 mii tdw. Se execută lucrări hidrotehnice care să permită trecerea navelor cu o capacit. de 370 mii tdw. *ist.* Primele tentative de construire a unei căi navigabile prin istmul Suez datează din vremea faraonului Nechao (600 î.Hr.). A fost realizat în sec. III î.Hr. Ideea a fost reluată de ing. francez F. Lesseps care, în perioada 1859–1869, a construit noul canal. Din 1875 administrarea Canalului a trecut sub autoritatea Companiei Canalului de Suez, ale cărei acțiuni au trecut în mâinile Angliei, Franței și, mai târziu, ale SUA. În 1956, Compania a fost naționalizată de guvernul egiptean. Intervenția militară anglo-franco-israeliană (1956) pentru ocuparea Canalului a suferit un eșec. Regimul juridic al Canalului a fost reglementat prin Convenția de la Constantinopol din 1888 și de normele naționale ale Egiptului care stabilesc timpul, viteza și ordinea traversării de către nave a zonei Canalului.

SUEZ important port și BMM a Rep. Arabe Egipt, situat în partea sudică a canalului Suez la g. cu același nume din M. Roșie. Cca. 270 mii loc. Portul se împarte în trei bazine protejate de moluri și spargevaluri. Pasa de intrare în port are o ad. de 23,5 m. Lung. frontului de cheuri 10 km, cu ad. de 8 m. Este legat printr-o conductă de petrol cu rafinăria din Cairo. În rada portului sunt amenajate puncte de operare a tancurilor petroliere cu un pescaj până la 13 m. Traficul anual de mărfuri cca. 4 mil. t. Import: petrol, cărbuni, materiale de construcții, prod. alim; export: produse petroliere, nitrați, minereu de mangan. Șantierele de reparații navale dispun de un doc uscat și un doc plutitor care asigură reparația navelor civile și militare, incl. Ds. Se mai numește El-Suweis.

SUGERE Apropierea, ca urmare a depresiunii apei, a două nave care navigă la o distanță mică una de alta. S. nu poate fi combătută cu cârma, ci numai prin reducerea vitezei. Dacă nu se iau măsuri din timp se poate produce coliziunea navelor. Acest fenomen are loc, de asemenea, pe fluvii și pe canale, între navă și mal.



Sugere

SUGRUMA 1. A susține din loc în loc o parâmă dată în lungul bordului sau altui obiect, folosind capete de parâmă. 2. A strânge frâna cabestanului/vinciului pentru ca lanțul ancorei să se fileze mai greu.

SUGRUMĂTURĂ Locul în care se fixează pe catarg cercul de S. (*a nu se confunda cu capelatura*).

SUGRUMĂTOARE 1. Strângător al unei rande învergate pe o șină de catarg, cu un capăt legat de grandeea de cădere pupa, trecând printr-o macara fixată pe grandeea de cădere prova și apoi pe punte. 2. Capăt de parâmă care susține țapapia.

SUHAIL Steaua nautică λ Velorum, mărimea 2,2; în arabă, prescurtare de la Al Suhail, denumire dată lui

Canopus.

SUHUMI Oraş, cap. Rep. Autonome Abhaze. Port la M. Neagră situat într-o largă baie de pe coasta Caucazului. Cca. 100 mii loc. Intrepr. de aparate de precizie, metalurgice, fabrică de conserve de fructe. Hidrocentrala S. (pe Fl. Gumista). Se află pe locul coloniei întemeiată în antichitate de grecii din Milet, Dioscuria.

SULAWESI (Ins. Celebes) Una din cele mai mari ins. indoneziene şi care face parte din grupul Sondele Mari. Supr. 179,4 km²; cca 11 mil. loc. Din partea centrală a insulei se bifurcă 4 pen. lungi. prelungite de insuliţe mici şi separate de g. mari şi adânci. Una din ins. indoneziene cu cele mai mari înălţimi, până la 3455 m (vf. Rantecombola). În partea de NE sunt vulcani activi. Ţărmuri înalte, abrupte. Puţine golfuri favorabile adăpostirii navelor. Climă şi vegetaţie ecuatoriale. Expl. de petrol, cărbuni, nichel, plumb; culturi: orez, tutun, porumb, cafea, cocotieri. Pr. porturi: Makasar, Manado.

SULAWESI (M. Celebes) Mare în Oc. Pacific între Ins. Sulawesi, Kalimantan şi Mindanao. Este în legătură la E cu Oc. Pacific, la N cu M. Sulu şi la S, prin Str. Makasar, cu M. Java. Supr. 453 mii km²; ad. med. 3364 m, max. 5914 m. Temp. apei: +28° C; salinitatea: 33–34‰, maree semidiurnă cu ampl. de peste 3 m. Porturi: Manado, Trakan (Indonezia).

SULĂ DE VELAR Sculă ce serveşte la găurirea pânzei de vele.

SULINA 1. Port fluvio-maritim în jud. Tulcea, situat la Mm 0-2 pe braţul cu acelaşi nume al Dunării la vărsarea în M. Neagră. Cca 5 000 loc. Portul are două sectoare: Zona liberă şi Portul comercial pentru mărfuri şi pasageri. Bazinul Zonei libere dispune de 4 000 m cheuri şi depozite cu o supr. totală de 2 000 m². Portul comercial are 2126 m de cheu. Şantierul naval aflat pe malul st., vizavi de oraş, este în lichidare. Avea capacitatea de a efectua reparaţii la navele maritime de 4 500 tdw şi nave fluviale de cca 2 000 t. Aici opera o macara gigant cu o capacitate de ridicare de 125 tf. **2.** Principalul braţ navigabil dintre cele trei braţe care formează Delta Dunării. Se ramifică din braţul Tulcea la ceatalul Sf. Gheorghe şi se varsă în mare la Sulina. Lung. 84 km, lăţimea; 120–150 m, ad. 7–7,5 m. Între 1868–1902, în urma lucrărilor de rectificare prin care braţul a fost scurtat la 62,6 km şi de dragare a şenalului, braţul S. a devenit în cea mai mare parte un canal navigabil. Pe acest braţ trec cca 14% din apele Dunării, fiind accesibil navelor maritime; *sin.* Canalul Sulina.

SULINA, Farul ~ Farul Vechi (numit şi Farul Mare) a fost construit de austrieci şi inaugurat în noiembrie 1870 sub egida Comisiei Europene a Dunării. A funcţionat până în anul 1980. În prezent este monument istoric şi găzduieşte Muzeul Comisiei Europene a Dunării precum şi cabinetul marinarului scriitor Eugeniu Botez cunoscut sub pseudonimul Jean Bart. I se mai spune şi farul lui Jean Bart.

SULIŢĂ DE ABORDAJ *ist.* Suliţă fără urechi, servind la apărarea sabordurilor împotriva abordorilor.

SULU 1. Mare insulară în Oc. Pacific între Ins. Filipine, Palawan, Kalimantan şi Arh. Sulu. Supr. 348 mii km²; ţărmurile ins. înconjurătoare sunt muntoase, iar în partea de S a mării sunt numeroase ins. mici şi recife. Ad. med. 1591 m, max. 5576 m; salinitatea: 33–34,5‰; temp. apei iarna +28° C, vara + 29° C. O particularitate a mării: temp. la adâncime ridicată la cca 10° C. Pr. porturi: Zamboanga, Puerto Princesa (Filipine), Sandakan (Malaezia). **2.** Grup de ins. filipineze în Arh. Malaez între Ins. Kalimantan şi Mindanao. Supr. 2,8 mii km²; cca 320 mii loc. Relief vulcanic cu alt. max. de 1010 m. Pr. Ins. este Basilan. Culturi de trestie de zahăr, cacao, bumbac, orez, cocotieri. Pescuit de perle.

SUMATRA Vânt puternic de Sud-Vest care bate în Strâmtoarea Malacca în anotimpul musonului.

SUMATRA Ins. indoneziană în Arh. Malaez, la SV de Pen. Malacca, de care este despărţită prin Str. Malacca. Cca 30 mil. loc. Supr. 433 mii km²; relief variat; în N este o câmpie aluvionară, iar în SV sunt M-ţii Barisan cu numeroşi vulcani activi (vulcanul Kerintji de 3803 m alt.). Linia ţărmului este slab dantelată şi se caracterizează prin arbuşti de mangrove. Climă ecuatorială umedă. Temp. med. lunară +27° C. Uragane frecvente („Sumatra"). Vegetaţie bogată, păduri veşnic verzi, în depresiuni: savane. Expl. de cărbuni, petrol, aur, mangan, expl. forestiere. Culturi de porumb, orez, ceai, trestie de zahăr, cauciuc, cafea. Pr. oraşe: Palembang, Padang. Pr. port: Medan.

SUMBA Ins. indoneziană în Arh. Malaez, la SV de Ins. Flores. Supr. 11,2 km²; cca. 200 mii loc. Relief în mare parte muntos; alt. max. 1175 m (vf. Wangameti); climă subecuatorială maritimă. Păduri tropicale (santal, acaju) şi vegetaţie de savană. Culturi de orez, porumb, bumbac, tutun, trestie de zahăr. Creşterea cabalinelor. Pr. oraş: Waingapu.

SUMBAWA Ins. indoneziană din grupul Ins. Sondele Mici Supr. 14,5 mii km²; cca 350 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 2821 m (vf. vulcanului activ Tambora). Climă ecuatorială cu sezon secetos între iul.–oct. Păduri tropicale şi formaţiuni vegetale de savană. Culturi de orez, porumb, tutun, cafea, trestie de zahăr. Creşterea animalelor. Expl. forestiere. Pr. oraş: Raba.

SUMNER, metodă ~ Metodă de trasare a dreptei de înălţime prin puncte. A fost prima metodă de acest gen, care în prezent este înlocuită prin metoda Marq de Saint Hillaire.

SUNDA (Sund) *v.* sonde.

SUNET Unde mecanice de presiune în care mediul purtător (gaz, lichid sau solid) este comprimat şi rarefiat alternativ de aproximativ 20 până la 200 000 de ori pe secundă şi care sunt detectabile de urechea umană. Undele sonore nu se propagă prin vid. Viteza de propagare (deplasare) depinde de mediu şi de temperatură şi este de aproximativ 330 m/s în aer la 0° C, 344 m/s în aer la 22° C şi 1483 m/s în apă.

SUNET LUNG/SCURT Sunet emis cu fluierul, sirena sau cornul de ceaţă pentru a face semnalele prescrise de Regulile de drum, cu o durată de 4–6 s/1 s.

SUPERCARGO 1. În unele ţări, delegat al marinei militare pe o navă comercială care face parte dintr-un convoi. 2. *înv.* Persoană ambarcată pe o navă comercială ca reprezentant al comerciantului care a încărcat marfa la bord.

SUPERDREADNOUGHT *mil., înv.* Navă de linie având o bordee de cel puţin opt tunuri cu calibrul mai mare de 305 mm.

SUPORT DE BIGĂ Baston metalic rezistent, montat vertical în punte, având la capătul superior un locaş semicircular pe care se sprijină biga în poziţia de repaus. O brăţară cu balama asigură fixarea bigii pe suport.

SUPORT DE CARENAJ Calaj format din grinzi transversale şi longitudinale într-un bazin de maree, care susţine o navă de tonaj mic în timpul mareei joase, în scopul controlului şi curăţirii carenei.

SUPORT DE MINGINIE Dispozitiv de diferite forme, instalat pe faţa inferioară a ramelor longitudinale ale gurilor de magazii, ca locaş suport pentru instalarea şi fixarea la post a minginiilor. Pentru fiecare minginie există doi suporţi instalaţi simetric în plan transversal.

SUPORT DE FURCHET *sin.* Portfurchet.

SUPRACOPASTIE *v.* FARGĂ.

SUPRAFAŢĂ, în ~ (*despre submarin*) La suprafaţa apei ◇ „A ieşi în S." A ieşit din imersiune.

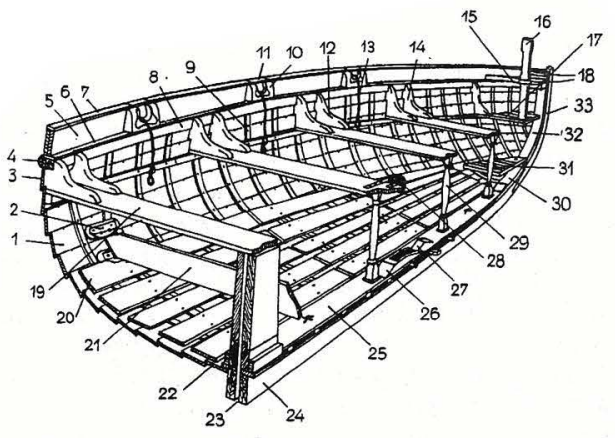
SUPRAFAŢĂ LIBERĂ (*despre lichide*) Suprafaţa lichidului dintr-un tanc, recipient sau compartiment parţial încărcate. Prezintă importanţă deosebită pentru studiul stabilităţii navei.

SUPRAFAŢĂ UDATĂ Aria carenei.

SUPRAFAŢĂ VELICĂ 1. Aria velelor unei nave. 2. Aria corpului navei, suprastructurilor şi greementului, expusă vântului.

SUPRAIMERSIUNE *v.* Factor de compartimentare, linie de supraimersiune.

SUPRAPUS, sistem ~ Sistem de construcţie a ambarcaţiunilor, la care fiecare filă a bordajului se suprapune parţial peste cealaltă.



Suprapus (sistem):
1 – bordaj; *2* – suport-rezemătoare; *3* – centură; *4* – brâu; *5* – fargă; *6* – copastie; *7* – copastia fargei; *8* – stringher; *9* – coastă (crevace); *10* – damă; *11* – capacul damei; *12–14* – colţar; *13* – saula capacului damei; *15* – spate tare pentru babaua de remorcă; *16* – baba de remorcă; *17* – bancul babalei de remorcă; *18* – ghirlandă; *19* – bac; *20* – panou; *21* – rezemătoare pentru picioare; *22* – galbord (filele chilei); *23* – locaşul derivorului; *24* – chilă; *25* – carlingă; *26* – talpa catargului; *27* – balamaua tălpii catargului; *28* – brăţară etambreu; *29* – pontil; *30* – lemn mort; *31* – grătar; *32* – contraetravă; *33* – etravă.

SUPRASTALII *v.* constrastalii.

SUPRASTRUCTURĂ 1. Orice construcţie puntată care se află deasupra punţii principale. 2. În limbajul Societăţilor de clasificare, construcţie puntată din bord în bord sau ale cărei limite se află, în raport cu bordurile, la o distanţă de cel mult 4% din lăţimea navei. În această accepţiune ruful nu este considerat suprastructură. **S. îngropată** S. ridicată la o înălţime mică deasupra punţii.

SUPRATAXA DE PAVILION Taxă majorată ce se aplică de unele state asupra mărfurilor transportate cu nave străine, în scopul protejării flotei naţionale.

SUPRAVEGHERE 1. Activitate de control a unei Societăţi de clasificare asupra stării generale a unei nave (corp, maşini, echipamente) având ca scop verificarea condiţiilor de menţinere a clasei. 2. **S. de construcţie**, supraveghere efectuată de experţii Societăţii de clasificare pe toată durata construcţiei unei nave. Supravegherea se referă la examinarea materialului folosit, calitatea manoperei şi respectarea normelor de construcţie ale registrului.

SUPRAVEGHERE MARITIMĂ *mil.* Gen de pază a navelor şi punctelor de bazare a flotei (dinspre mare) în scopul de a descoperi şi a preveni la timpul oportun forţele navale proprii despre apariţia inamicului şi a respinge încercările acestuia de a pătrunde în zona supravegheată prin lovituri executate în momentul trecerii pe anumite aliniamente. Se organizează în timp de pace şi în situaţie de război. Se execută cu nave de suprafaţă, submarine, avioane, elicoptere, special destinate serviciului de supraveghere. Se realizează pe anumite aliniamente (zone) dinainte stabilite (intrarea în port, punctul de bazare, strâmtoare, radă etc.). În funcţie de distanţa faţă de obiectul asigurat poate fi apropiată sau îndepărtată, iar ca misiune poate fi antisubmarină, contra navelor de suprafaţă, antiaeriană, antivedetă, antirachetă, antimină.

SURABAJA Oraş -port şi BMM a Indoneziei în SE Ins. Java (Djawa) pe ţărmul st. al Fl. Mas la M. Java. Cca 1,5 mil. loc. Ad. pe căile de acces în port sunt limitate, iar în timpul mareelor înalte portul este accesibil navelor oceanice. Lung. frontului de cheuri 14 km cu ad. de 5,4–9,1 m. Traficul anual de mărfuri cca 7 mil. t. Import: maşini, ciment, îngrăşăminte, cereale; export: cauciuc, cafea, cherestea, tutun, ceai, orez. La cheuri pot fi operate simultan 30 de nave. Şantierele de reparaţii navale dispun de un doc plutitor şi 3 docuri uscate care asigură reparaţia navelor civile de mare tonaj şi a celor militare, incl. Cr. Aeroport internaţional. Legat printr-o linie de feribot cu Ins. Madura. BMM.

SURCOUF, Robert (1773–1827) Corsar francez. Matelot la 13 ani, căpitan la 20 de ani, folosind nave de dimensiuni mici, a dus un război de cursă în Oceanul Indian, a provocat pierderi considerabile comerţului maritim britanic.

„SURCOUF" Submarin-crucişător francez (1929). Caracteristici: depl. 3256/4304 t; L 110 m; l 9 m; vit. 18–10 Nd; autonomie 3 luni; 14 tuburi lansatorpile, două tunuri de 203 mm, cel mai mare calibru folosit vreodată pe un

submarin. Vulnerabil în special din cauza manevrabilității reduse, a fost scufundat prin coliziune în cel de al doilea război mondial.

SURFER, SURFIST *spt.* Practicant al surfingului.

SURFING *spt.* Sport care folosește o scândură (acvaplan, planșă de surf, surfboard, surf) pe care surfer-ul (sau surfistul) stă în picioare în echilibru și „călărește" pe creasta unui val mare oceanic în deplasarea acestuia spre mal. Obicei practicat din timpuri imemoriale de către polinezieni, surfingul a devenit oficial sport în 1915 când s-a înființat în Australia primul club de acest profil. În condiții favorabile de vânt și de agitație a mării, planșa de surf sau o ambarcațiune ușoară puteau fi remorcate cu ajutorul unui „zmeu", lucru atestat prin sec. XIII (*v.* KITESURF). Folosirea unei vele învergate pe un catarg fixat de planșa de surf a dat naștere sportului numit WINDSURFING (*v.*)

SURFING CU VELE *spt.* Surfing care folosește pentru deplasare pe apă o scândură (acvaplan, planșă) prevăzută cu o velă; *sin.* windsurfing, planșă cu velă.

SURIN *ist.* Aerisire a hainelor și a rufăriei pe timpul carantinei (*termen folosit în marina noastră în prima jumătate a sec. XIX*).

SURPLUS DE TONAJ *MC* Efect economic pe piața transporturilor maritime, manifestat prin disponibilitate mare de nave față de cantitatea globală de mărfuri oferite pentru transport. Surplusul de tonaj de nave determină scăderea prețului navlurilor. Pentru evitarea crizei economice ce s-ar produce pe piața navlurilor, armatorii recurg temporar la scoaterea din exploatare a unui anumit număr de nave.

SUS! Comandă pentru a ridica pavilionul sau un semnal.

SUS BINE! 1. Îndemn pentru a ridica corect mânerul ramei atunci când pana acesteia intră în apă. **2.** Îndemn pentru a rama mai vioi.

SUS GABIERII ! Comandă pentru urcarea gabierilor în arboradă.

SUS RAMELE! Comandă la care oamenii de la rame trec încheietura brațului din afară sub ramă și apasă cu mâna dinăuntru pe mâner, ridicând ramele vertical, cu penele orientate paralel cu axul bărcii, și ținându-le cu amândouă mâinile în această poziție. Comanda se dă pentru a saluta un șef de stat, un amiral și juriul pe timpul desfășurării concursurilor nautice. ◇ „A da S.R." A comanda sau a executa S.R.

SUS TRINCA/VELA MARE! Comandă pentru a ridica trinca/vela mare a unei bărci.

SUSMANTĂ Manevră curentă la velele inferioare și la gabieri, servind la ridicarea burții velei pe vergă.

SUSPANTĂ Centură de lanț care susține o vergă în lipsa trojei.

SUSPENSIE CARDANICĂ Sistem format din două inele sau cercuri de alamă (materiale plastice) concentrice care permit compasului magnetic să-și mențină poziția orizontală, oricât de mari ar fi oscilațiile navei. În general, un sistem de suspensie cardanică asigură corpului pe care-l susține trei grade de libertate.

SUVA Principalul oraș-port din Arh. Fiji (fostă colonie britanică) la Oc. Pacific. Este situat pe țărmul de S. al Ins. Viti-Levu, pe C. Suva Point. Cca 120 mii loc. Prin port se exportă: copra, banane, uleiuri vegetale, zahăr, țigarete, prod. forestiere.

SVERDRUP, Otto (1855–1930) Navigator și explorator polar norvegian. Împreună cu F. Nansen a traversat pe schiuri Ins. Groenlanda (1888). În 1893–1896, în expediția arctică în derivă, l-a însoțit pe Nansen în calitate de căpitan pe nava „Fram", în încercarea de a atinge Polul Nord. În 1898–1902 a condus timp de 4 ani pe nava „Fram" cercetări în Arh. arctic Canadian unde a descoperit și trecut pe hartă mai multe insule și a navigat în jurul Ins. Groenlanda. În 1914–1915 a condus o expediție rusă cu care a explorat țărmul Pen. Taimâr și a fost primul care a pășit pe ins. care-i poartă numele din M. Kara, pe care a descoperit-o. Lucrării: **Four years in the Arctic regions** (1904) și **Under russisk flag** (1928).

SVERDRUP Unitate de măsură pentru debitul curenților marini, egală cu 1 000 000 m^3/s.

SYDNEY Oraș în SE Australiei, important port și principala BMM a flotei Australiei situată la M. Tasman din Oc. Pacific. Accesul în port se face prin două canale (de E și de V) cu ad. de 12,8 m și, respectiv, 13,7 m. Lung. principalului front de cheuri 20,6 km, cu ad. până la 13,5 m. Important centru industrial și comercial al țării: siderurgie, metalurgia neferoaselor, rafinării de petrol, ind. textilă. Traficul anual de mărfuri cca 22 mil. t. Prin port se exportă cărbuni, cereale, lână, piei, fructe; se importă: petrol, utilaje industriale, mărfuri generale. Portul este utilat cu 5 terminale de containere, 8 cheuri pentru prod. petroliere și 3 cheuri, pentru mărfuri în vrac. Șantiere navale dotate cu 3 docuri uscate și 3 docuri plutitoare care asigură orice reparații la navele civile de mare tonaj și la navele militare, incl. PA. Aeroport.

SZCZEČIN-SWINOUJSČIE Complex portuar polonez situat la S M. Baltice, având două părți: portul Szczečin așezat la Fl. Odra (Oder), la 67 km de mare și portul Swinoujsčie la ieșirea din G. Szczečin. Portul S. nu este accesibil navelor mari din cauza adâncimilor limitate, fiind folosit ca port de transbordare a mărfurilor de tranzit care afluiesc din interiorul țării și, de asemenea, din Cehia, Slovacia și Ungaria. De aici ajung în portul Swinoujsčie, care este de fapt un avanport al portului Szczečin și este acesibil navelor cu un pescaj de până la 11 m. Lung. frontului de cheuri a portului S. 26 km, din care 7,5 km destinați navelor maritime. Portul S. este dotat cu utilajele cele mai moderne și dispune de unele din cele mai mari silozuri și șantiere navale din Europa. Portul Swinoujsčie are lungimea frontului de cheuri de 4 km și este dotat cu utilaje moderne de transbordare a mărfurilor. Tot aici se află baza navelor de pescuit oceanic și punctele de plecare pentru feriboturile care fac legătura cu Suedia și Anglia. Complexul portuar S.-S. operează anual peste 27 mil. t de mărfuri.

SZEGHED (*rom.* Seghedin) Oraș în SE Ungariei, în apropiere de granița cu Serbia. Port fluvial situat pe Tisa la confluența cu Mureșul. Cca 120 mii loc. Centru industrial și comercial. Ind. constr. de mașini, de prelucrare a lemnului, produse de bumbac, cânepă, iută, morărit, tricotaje, îmbrăcăminte și încălțăminte, prod. alim. Atelier de reparații navale. *ist.* oraș vechi cu monumente arhitecturale din sec. XV–XVII. După inundațiile catastrofale provocate de revărsarea R. Tisa în 1879, care a distrus cea mai mare parte a clădirilor, orașul a fost reconstruit.

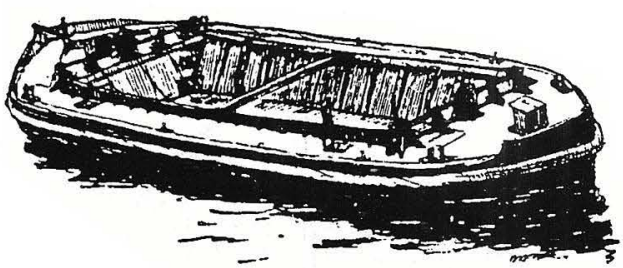
Ş,

ŞA 1. Piesă cu care se prinde un gât de lebădă pe catarg; *v. fig.* randă. **2.** Ferţă ce dublează tenda la mijloc, în locul în care freacă pe strajă. **3.** Partea cea mai joasă a crestei unui banc. **4.** *ist.* Scaun ridicat cu un palanc de capăt de vergă şi adus în interiorul bordului cu ajutorul unui palanc de strai, care, pe timpul navelor cu vele, servea la ambarcarea pe mare rea. Se pare că onorurile cu sifleea derivă din semnalele de siflee ale şefului de echipaj pentru această manevră. De aici şi comanda „Pe bord!" care se dădea în trecut şi pe navele noastre odată cu salutul ofiţerului ce urca la bord.

ŞAICĂ *ist.* Denumire provenită de la ceaică (*v.*), folosită în trecut pentru o mare varietate de tipuri de nave şi ambarcaţiuni. Sensul cel mai răspândit a fost acela de navă mijlocie, rapidă, cu două sau trei catarge, propulsată cu vele şi/sau rame, utilizată pe Dunăre şi mare pentru transport, paza porturilor sau luptă (în care caz era armată cu tunuri). În funcţie de dimensiuni, au existat următoarele variante: şaică dublă (sau completă), jumătate de şaică (sau semişaică) şi sfert de şaică (denumită şi şalupă canonieră). A fost folosită în Moldova şi Ţara Românească până la jum. sec. XIX. Şaica mare de transport s-a încadrat în tipul denumit generic corabie, greementul ei fiind apropiat de acela al unui bric. *sin.* şeică.

ŞAICĂ ZAPOROJEANĂ *v.* Ceaică.

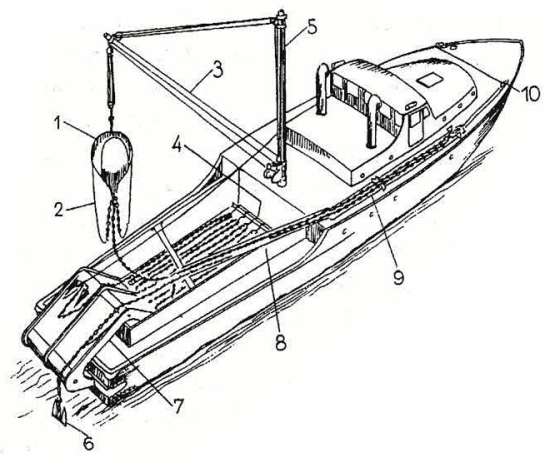
ŞALANDĂ Construcţie plutitoare metalică sau de lemn, în general fără propulsie proprie, cu fundul plat, bordajul vertical, prova şi pupa rotunjite. Are întrebuinţări foarte variate în transporturile de material dragat, ale materialelor necesare lucrărilor hidrotehnice şi de întreţinere a porturilor, ca mijloc de plimbare etc. **S. basculantă** S. puntată folosită la transportul materialelor de construcţie (piatră, blocuri de beton etc.) care se descarcă prin înclinarea într-un bord a S. inundând un compartiment lateral. După descărcare, nava revine pe linia de plutire normală. **S. cu clapeţi**, S. folosită în serviciul portuar pentru transportul materialului dragat. Descărcarea se face prin clapeţi (porţi) cu deschidere în jos, care se manevrează cu ajutorul unor vinciuri. De-a lungul bordajelor se află compartimente goale etanşe care asigură flotabilitatea navei.



Şalandă

ŞALANDĂ PORT BLOCURI Navă autopropulsată de construcţie specială, care transportă, iar în unele situaţii montează, blocuri mari din piatră sau din beton pe timpul realizării construcţiilor hidrotehnice maritime sau fluviale.

ŞALUPĂ 1. Ambarcaţiune cu propulsie mecanică, puntată parţial, care serveşte la transportul persoanelor şi al mărfurilor. După destinaţie, distingem; **Ş. vamală, Ş. de inspecţie, Ş. hidrografică, Ş. de pus geamanduri, Ş. pentru hidroavioane** ş.a. **2.** *ist.* Barcaz cu rame.



Şalupă de pus geamanduri:
1 – geamandură de legare din cauciuc; *2* – atârnător; *3* – bigă ; *4* – spate tare; *5* – catarg; *6* – ancoră de geamandură; *7* – rampă; *8* – jgheab; *9* – lanţ în dublin; *10* – babale.

ŞALUPĂ CANONIERĂ 1. *ist. v.* Jumătate de şaică. **2.** *ist.* Ambarcaţiune militară construită în Anglia şi intrată în serviciul Marinei Militare Române în 1882 dintr-o serie de 3 unităţi similare: „Smârdan", „Rahova" şi „Opanez". Caracteristici: depl. 45 t;. dim.: 17 × 3,8 × 1,6 m; maşină cu abur 100 CP; vit. 8.5 Nd. Armament: I/37 mm Hotchkiss, I mitralieră Nordenfeld 11,4 mm cu 5 ţevi. Misiune principală: poliţia pe Dunăre. În primul RM (1916–1918) au executat misiuni de pază şi siguranţă. „Opanez" a fost scufundat de artileria germană la Isaccea (5 ian. 1917).

ŞALUPĂ DE POLIŢIE FLUVIALĂ *ist.* Ambarcaţiune militară destinată patrulării şi supravegherii navigaţiei pe Dunăre. În 1882 a intrat în serviciu un grup de 5 unităţi similare: „Poterăşul", „Sentinela", „Veghiatorul", „Pandurul", „Grănicerul". Caracteristici: depl. 15 t; dim. 15 × 3,2 × 0,75 m; maşină cu aburi vit. 7–8 Nd. Armament: I/mitr. Nordenfeld 11,4 mm; doi şcondri port-

torpile. Au executat paza porturilor în colaborare cu autorităţile portuare (căpitănii) pe timp de pace şi în primul RM. Scoase din serviciu după 1918.

ŞALUPĂ DE RADĂ Barcă mare cu motor folosită în acvatoriul portului şi în radă pentru transportul de persoane şi mărfuri, operaţii de remorcare şi alte activităţi.

ŞALUPĂ MARITIMĂ DE 150 CP Mică navă cu motor, având multiple întrebuinţări, ca: transportul de persoane şi materiale, control şi imspecţie, deservirea scafandrilor, remorcaje în porturi şi rade ş.a. Comparativ cu şalupele fluviale, cele maritime au eşantionaj mărit, adică sunt dimensionate suplimentar pentru a rezista la condiţiile hidrometerologice specifice (valuri, vânturi, coroziune marină etc.).

ŞALUPĂ RAPIDĂ DE SALVARE Şalupă special construită (nescufundabilă), dotată cu motoare puternice şi cu mijloace adecvate, destinată operaţiunilor de salvare pe mare.

ŞALUPĂ PENTRU STINGEREA INCENDIILOR Şalupă de construcţie specială, dotată cu instalaţii şi mijloace adecvate pentru stingerea incendiilor la navele şi mijloacele plutitoare aflate în porturi pe lacuri şi alte ape interioare.

ŞALUPĂ TORPILOARE *ist.* Navă militară folosită pentru pază şi siguranţă pe fluviu. În 1894 au fost achiziţionate şi au intrat în serviciu 4 şalupe torpiloare construite în Germania. Au fost botezate „Vedea", „Teleorman", Argeş" şi „Trotuş". Caracteristici: depl. 32 t; dim.: 21 × 3 × 1,3 m; maşină cu aburi triplă expansiune de 140 CP; vit. 20 km/h. Armament: l/tun 37 mm Hotchkiss, l/mitr. Nordenfeld cu 10 ţevi 11,4 mm, 2 şcondri port-torpile. În primul RM şalupele au fost încadrate în flota de operaţiuni, participând la acţiunile de luptă. După război au fost transferate corpului de nave grănicereşti.

ŞAMAL (*arab.* Shamal) Vânt constant de NV (uneori se transformă în furtună) pe ţărmurile M. Roşii şi ale G. Persic. Mai frecvent în lunile dec.–febr. De obicei ziua este mai puternic iar noaptea mai slab. Adesea bate timp de 40 de zile şi de aceea i se mai spune „al patruzecelea Schamal". Pe ţărmurile G. Persic ridică adesea nori de praf.

ŞALUPĂ-REMORCHER Ambarcaţiune cu motor (35–150 CP), care efectuează mici remorcaje portuare sau fluviale.

ŞANGAIÁ *ist.* A recruta echipajul cu forţa sau îmbătând marinarii şi ducându-i la bord în stare de ebrietate, cu puţin timp înaintea plecării.

ŞANHAI (Shanghai) Oraş şi mare port al Chinei pe Fl. Ianţzî, la 50 de km de la vărsarea acestuia în M. Chinei de Est. Cca 12 mil. loc. Şenalul navigabil de pe fluviu are o ad. de 8 m şi lăţimea de 50 m, pe care pot intra în port nave cu un depl. de 10 000 t. Instalaţiile portuare se întind pe malurile fl. pe o distanţă de 60 km. Lung. frontului de cheuri 40 km. Traficul anual de mărfuri cca 100 mil. t. Centru industrial: ind. textilă, constr. de utilaj textil, aparataj electronic, ind. chimică, metalurgică. Import: utilaj industrial, oţeluri, cereale, cărbuni; export: mărfuri generale. Portul dispune de un terminal de containere, dane specializate pentru cărbuni, cereale ş.a. Şantierele navale dispun de 3 docuri plutitoare şi 2 docuri uscate care asigură construcţia navelor civile şi a celor militare, incl. Ds. BMM a flotei chineze. *ist.* Vechi oraş al Chinei, care în sec. XII a devenit unul din principalele porturi ale ţării. În primele decenii ale sec. XX a devenit şi un mare centru industrial. Ocupat de trupele japoneze (1937–1945), a fost eliberat de Armata populară chineză (1945).

ŞANTIER NAVAL Intreprindere complexă de construcţie, reparaţie, modernizare şi asamblare a navelor marinei civile şi militare. Cuprinde: ateliere, docuri, cale, dane şi numeroase instalaţii şi mijloace tehnice capabile să desfăşoare întregul proces de concepţie, execuţie şi probe necesar realizării lucrărilor de construcţii şi reparaţii navale.

ŞANŢ 1. Orice săpătură lungă şi îngustă făcută pentru scurgerea apei, irigaţii etc. 2. *mil.* tranşee. 3. *mil.* Fortificaţie de forma unui canal adânc şi lat (uneori umplut cu apă) care în Evul Mediu împrejmuia o cetate, un castel ş.a.

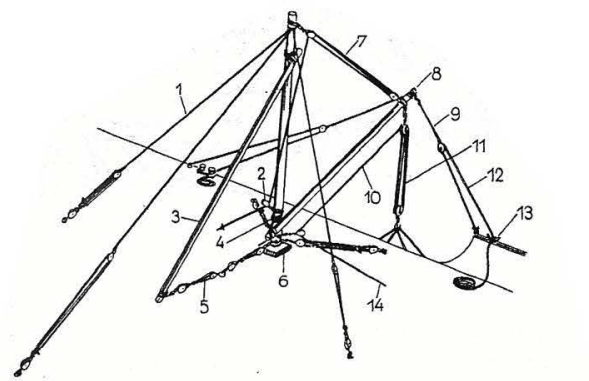
ŞCOALA COPIILOR DE MARINĂ *ist.* Prima şcoală militară de marină înfiinţată în ţara noastră în 1881, în care erau pregătiţi copii în vârstă mai mare de 14 ani.

ŞCOALA MILITARĂ DE MAIŞTRI A MARINEI „AMIRAL ION MURGESCU" Instituţie militară de învăţământ de nivel postliceal cu o durată de 3 ani înfiinţată în anul 1997 în scopul pregătirii personalului Forţelor Navale, pentru cunoaşterea, întreţinerea, reparaţia şi mânuirea tehnicii din înzestrare. Şcoala are un caracter practic, învăţământul desfăşurându-se în cabinete şi laboratoare de specialitate şi la bordul navelor. Absolvenţii şcolii se pregătesc în una din următoarele specialităţi: timonerie, artilerie, rachete, arme sub apă, radio, radiolocaţie, hidroacustică, motoare navale, instalaţii electrice.

ŞCOALA NAVALĂ Şcoală de ofiţeri de marină înfiinţată în 1920 şi condusă multă vreme de contraamiralul Corneliu Buholţer. Ulterior a fost transformată în institut de învăţământ superior; *v.* învăţământul de marină.

ŞCONDRU 1. Stâlp cilindric sau ţeavă metalică ce se foloseşte în greement. 2. *fl.* Ş. (1) având la un capăt armătură metalică ascuţită, iar la celălalt, un gât la care se poate lega o parâmă pentru a ţine pupa navei departe de mal. 3. Ş. (1) având un capăt ancorat vertical în apă ce se foloseşte la balizaj. 4. Ş. cu apărătoare, utilizat pentru a împiedica lovirea bărcii de grui.

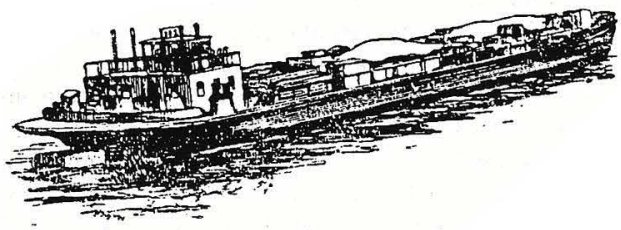
ŞCONDRU ÎN BĂTAIE Instalaţie pentru manevre de forţă constând dintr-un şcondru (1) legat de un catarg şi susţinut de diferite manevre. Pe vremea marinei cu vele verga trincii în bătaie servea la arborarea bompresului.



Şcondru în bătaie:
1 – sart; *2* – pastică; *3* – şcondru de întărire; *4* – zbir; *5* – palancuri de picior; *6* – talpă; *7* – balansină; *8* – şcondru în bătaie; *9* – braţ; *10* – curent; *11* – palanc; *12* – mandarul braţului; *13* – tachet; *14* – trăgător.

ŞCONDRI, la ~ Locul în care se păstrează Ş. de rezervă.
ŞCONDRI DE REZERVĂ Un arboret şi o vergă păstrate la bord pentru a improviza o arboradă în cazul ruperii catargelor.
ŞCOTĂ 1. Manevră a unei vele pătrate, aurice sau latine, care întinde spre pupa colţul de Ş. **2.** Manevră curentă care trage ghiul în borduri. **3.** *v.* pavilion.
ŞEBEC (Cebec) *ist.* Navă mare şi rapidă, folosită în M. Mediterană şi M. Neagră pentru acţiuni de luptă, piraterie (în special în sec. XVI–XVII) sau transport. Avea trei arbori cu vele latine şi/sau pătrate, eventual şi bompres (cu un foc). Uneori, şebecul dispunea şi de rame (9 perechi), fiind considerat urmaş direct al galerei. Ca navă de luptă avea în total la bord până la 300–400 de oameni, era înarmat cu 18–20 tunuri, iar prova era prevăzută cu un pinten. Pupa era înaltă şi bogat ornamentată. Termenul şebec este de origine arabă şi s-a răspândit în bazinul M. Mediterane prin dialectul venetian al limbii turce.
ŞEF Titlu ce se acordă celui mai vechi maistru din fiecare specialitate a bordului, de ex., Ş. timonier, Ş. tunar, Ş. mecanic etc.
ŞEF DE ARBORE Maistru care comanda manevra unui arbore.
ŞEF DE BARCĂ Persoană căreia îi revine comanda unei bărci.
ŞEF DE CART Gradat care îndeplineşte funcţia de şef al oamenilor de cart pe punte.
ŞEF DE ECHIPAJ Cel mai vechi maistru din specialităţile marinăreşti, având în sarcina sa arborada, velatura, ancorele, ambarcaţiunile, parâmele. Este subordonat comandantului, secundului sau ofiţerului de cart şi comandă echipajul la toate menevrele de ansamblu; *sin.* boţman, lostrom, nostrom.
ŞEF DE GABIE Gradat care comandă gabierii unei vergi.
ŞEF DE NAVĂ *ist.* Maistru care comanda o navă (ofiţerului care comandă o navă i se spune comandant).
ŞEF DE RAMĂ Marinar care ramează pe ultimul banc din pupa bărcii şi care dă cadenţa ramării. Ş.d.R. tribord este şi Ş.d.R. al întregii ambarcaţiuni.
ŞEF DE SECTOR PORTUAR *MC* Ofiţer portuar însărcinat cu supravegherea intrării sau ieşirii navelor dintr-un bazin obişnuit sau cu ecluze; cu controlul siguranţei operaţiilor portuare la navele dintr-un bazin sau de la un număr de dane; supraveghează şi controlează operaţiile de încărcare – descărcare şi de mişcare a mărfurilor în sectorul său portuar.
ŞEF DE VERGĂ Gradat având sub comandă gabierii care lucrează pe o jumătate de vergă.
ŞEF MECANIC Ofiţer maritim, şeful compartimentului maşini la bordul unei nave. Este subordonat comandantului navei. Are în subordine întregul personal de la maşini, inclusiv electricieni şi mecanici auxiliari.
ŞEF STIVUITOR *MC* (*engl.* foreman) Şeful unei echipe de muncitori specializat în încărcarea, stivuirea, amararea şi descărcarea navelor. Ajută pe comandant la întocmirea planului de încărcare şi supraveghează încărcarea şi stivuirea mărfurilor pe una sau mai multe nave. În porturile de destinaţie organizează şi supraveghează destivuirea şi descărcarea navelor; *sin.* şef stivator.
ŞEICĂ *v.* şaică.
ŞELF (*engl.* Shelf) **1.** Zonă marginală a continentelor prelungită sub apa mărilor şi ocenelor de la linia de ţărm la izobata 200. Suprafaţa este uşor înclinată (de la 0°07′ la 0°08′); ad. de 0 la 200m m (în unele locuri 500 m), iar lăţimea de la 1 km la 1500 km, med. 65 km. Suprafata totală a Ş. de pe glob 27,5 mil. km², reprezentând 7,6% din supr. fundului Oceanului Planetar. **2.** *v.* Platformă continentală.
ŞENAL Porţiune navigabilă a unui fluviu, de regulă, balizată (*a nu se confunda cu canalul*).
ŞERB, Aurel (n. 1951, Belotint, Arad). Comandor, prof. univ. dr. Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân"– Facultatea de Navigaţie (1974) şi al Institutului Politehnic Bucureşti (1980). În anul 1996 obţine titlul de doctor cu teza *Contribuţii în domeniul sistemelor de calcul tolerante la defectări.* Decan al Facultăţii de Comunicaţii, Sisteme Electronice şi Informatică Militară din Academia Tehnică Militară (2000–2004). În anul 2004 este numit comandantul (rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Desfăşoară o bogată activitate ştiinţifică şi tehnică. Este autorul a numeroase comunicări, studii, articole susţinute şi, respectiv, publicate în ţară şi în străinătate. Semnează 4 tratate şi 5 manuale în domeniul calculatoarelor pentru învăţământul universitar; 7 proiecte de cercetare ştiinţifică, realizate pentru beneficiari din ţară şi din străinătate; 4 lucrări brevetate ca inovaţii.
ŞERPILOR, Insula ~ (*gr. ant.* Fidonisi) Unica insulă nelitorală a M. Negre, situată la cca. 40 km E de Delta Dunării. Supr. 0,17 km². Ţărmuri abrupte. Pe ins. sunt instalate un far, o staţie de radiolocaţie ş.a. Aparţine Ucrainei după dezmembrarea fostei URSS. *ist.* În sec. XIV–XVI, ins. s-a aflat sub stăpânirea domnitorilor români Mircea cel Bătrân şi Ştefan cel Mare. Prin tratatul ruso-turc de la Adrianopol (1829) I.Ş. revine Rusiei care instalează aici un far. În urma Războiului Crimeii, prin tratatul de pace de la Paris (1856), Turcia a primit Delta Dunării şi I. Ş. obligându-se să întreţină farul existent pe ins. După războiul ruso-româno-turc (1877–1878), I.S. a revenit României. La sfârşitul celui de al doilea RM, prin Tratatul de pace de la Paris s-a stabilit ca I. Ş. să aparţină în continuare României. După 23 august 1944 ins. a fost predată URSS în baza unui protocol semnat de delegaţii ambelor părţi, deşi contestat de o parte din delegaţii români. În prezent a constituit un obiect de litigiu între Ucraina şi România în problema stabilirii limitelor platoului continental aparţinând celor două state.
ŞERPUIRE 1. *ist.* Legarea manevrelor fixe (sarturilor), două câte două, pentru a se susţine reciproc în cazul când una din ele este ruptă de o ghiulea. **2.** Parâmă care leagă între ele două cercuri de parâmă sau două parâme paralele.

ŞINĂ Bară metalică ce se aplică în borduri pe mușamaua gurii de magazie și se fixează cu pene din lemn.
ŞINĂ DE TROŢĂ Șină pe arboret, pe care alunecă troțele zburătorului și rândunicii.
ŞIPŞANDRU *MC sin.* Shipchandler.
ŞIURMĂ *ist.* Ansamblul galerienilor care ramau pe o galeră.
ŞLAM Substanță petrolieră în suspensie, care formează o peliculă pe suprafața apei, transformându-se treptat în aglomerări poluante dense, purtate timp nelimitat de vânturi și curenți.
ŞLEP Navă cu fundul plat, fără propulsie proprie, care servește la transportul mărfurilor, îndeosebi pe apele interioare. **Ş. grecesc** Ş. mare de circa 2 000 t.
ŞLEP AUTOPROPULSAT Navă metalică de ape interioare, cu fundul plat, propulsată prin motoare sau mașini cu aburi și folosită pentru transportul de cereale, cărbuni, minereu ș.a.

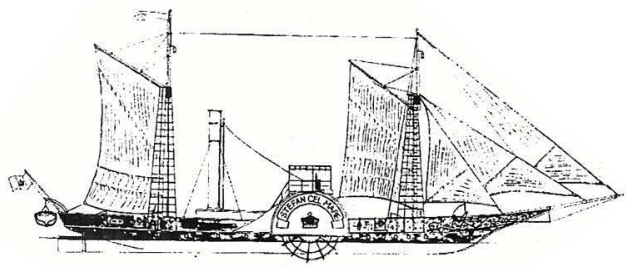


Șlep autopropulsat

ŞLEP MOTOR Navă cu propulsie mecanică, folosită pentru transportul de mărfuri pe fluvii sau pentru remorcaje simple.
ŞLEP-TANC Șlep metalic, compartimentat în rezervoare asemănătoare cu cele ale petrolierelor, folosit pentru depozitarea și transportul încărcăturilor lichide (produse petroliere, apă etc.) în traficul fluvial și maritim costier. În porturi poate servi și ca depozit pentru furnizarea de combustibil și apă diverselor nave. Ş-T. autopropulsate au motorul în pupa.
ŞLEPAR *MC* Marinar calificat care îndeplinește funcția de conducător de șlep, mahonă, ceam sau șalandă.
ŞLIŢ Deschidere în corpul drăgii, prin care trece elinda cu cupe.
ŞNILAI *fl.* Parâmă puțin mai groasă decât o saulă.
ŞOLD Porțiune a bordajului navei aflată înapoia traversului, sub linia de plutire.
ŞOMAR Rolă orizontală pe care poate aluneca o parâmă.
ŞOTROC *sin.* carlingă de barcă.
ŞPAN Parâmă suspendată în două puncte pentru a susține o greutate. Efortul într-un Ş. este cu atât mai mare, cu cât unghiul dintre brațe este mai mare.
ŞPRAIŢUIRE Arimarea butoaielor cu colțare.
ŞPRANGĂ *înv., sin.* edec (1).
ŞPRING Parâmă de legare a navei, dată de la prova spre înapoi sau de la pupa spre înainte; *sin., fl.* ștrufă.
ŞTABER Sculă în trei muchii, folosită la găurirea pânzei de vele; *sin.* ștabăr.

Ștaber

ŞTANGĂ *fl. (rar), sin.* traversă de ancoră.
ŞTANŢĂ Sculă de tăiat rondele dințate; *v.* și preducea.
„ŞTEFAN CEL MARE" *ist.* **1.** Navă de război prevăzută în programul naval aprobat de domnitorul Al. I. Cuza. Comandată în 1865 la Ş.N. „Mayer" din Linz (Austria) și adusă în țară în 1867. Caracteristici: dim. 58 × 9,8 × 1,1; vit. 14,8 km/h. Propulsie mixtă vele și zbaturi. În primul său drum spre Giurgiu (17 apr. 1867, nava neavând încă un nume) a fost abordată în aval de Cernavoda de nava austriacă „Szekeny" și s-a scufundat. O comisie mixtă internațională a stabilit în acest caz vinovăția comandantului român, Cpt. Ion Caralea. Ranfluată și reparată la șantierul naval din Pesta, nava a reintrat în serviciu în 1868 când s-a oficiat botezul său și a luat numele de „Ștefan cel Mare". Nava a fost folosită ca yacht regal și în anii următori a executat mai multe voiaje pe Dunăre pentru instrucția echipajelor flotilei. În timpul Războiului de Independență (1877–1878) nava a fost atașată flotilei ruse și a executat transporturi de trupe și materiale. Reparată după război, a fost folosită în continuare pentru instrucție și transporturi de trupe și materiale. În 1894 a fost transformată în ponton-cazarmă. Casată în 1922. **2.** *ist.* Navă de pasageri (ex. „Orient") construită în 1870 pentru Soc. austriacă de navigație pe Dunăre. Toate părțile componente au fost fabricate în Anglia, iar asamblarea s-a făcut la Budapesta. În 1898 nava a fost cumpărată de statul român și folosită pentru cursele de pasageri pe linia Brăila–Galați, primind numele marelui voievod al Moldovei Ștefan cel Mare. În 1902 a fost reamenajată ca yacht regal, devenind cea mai elegantă navă ce naviga pe Dunăre la sfârșitul sec. XIX. Caracteristici: dim. 76,2 × 8,4 × 1,5 m; motor de 700 CP; vit. 20 Nd. Pe timp de război putea fi folosită pentru transportul a cca 1000 oameni. În primul RM nava a fost evacuată, odată cu întreaga flotă de Dunăre, la Chilia, iar apoi la Odessa. Aici, în timpul revoluției ruse din 1917, a fost luată de revoluționarii ruși iar apoi de marinarii germani de pe Cr. „Goeben" care au declarat-o captură de război. A reușit să revină în țară în 1918,



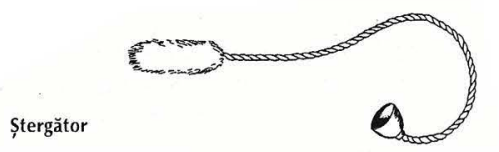
„Ștefan cel Mare" (1)
(după Cristian Crăciunoiu)

devenind Yacht Regal și având ca port de domiciliu Galațiul. În 1924 a întreprins o singură călătorie cu familia regală după care a fost folosită ca navă de protocol până în 1938 când a fost scoasă din serviciu.
ŞTEFAN, Ilie (n. 1928 com. Turburea, Gorj) Viceamiral (r). Absolvent al Școlii Navale promoția 1949, al Cursu-

lui Academic Superior (1955) şi al Inst. Politehnic Bucureşti cu diplomă de ing. (1969). Funcţii în MM: ofiţer cu navigaţia pe escortor, ofiţer secund pe dragor (1949-1952); comandant al Sm. „Delfinul" (1952–1955); comandant de divizion de VT şi Sm.; şef de stat-major al Flotilei de Dunăre şi comandant de brigadă (1955–1961); comandant al Şcolii Superioare de Marină (devenită Institutul de marină „Mircea cel Bătrân") (1961–1980); comandant al Centrului de scafandri (1981–1989); locţiitor al comandantului MM (1990). În rezervă din 1990. În paralel cu funcţiile îndeplinite în MM, a desfăşurat o vie activitate de cercetare ştiinţifică în domeniul naval, activitate didactică şi de răspândire a culturii marinăreşti. Membru fondator al Ligii Navale Române (LNR) reînfiinţate şi preşedinte al filialei LNR Constanţa. (1990–apr. 2005) Preşedinte al Federaţiei Române de Yachting şi director al revistei Ligii Navale „Marea noastră".

ŞTEM *înv., sin.* etravă.

ŞTERGĂTOR *înv.* Perie cilindrică cu peri aspri şi cu coadă lungă (nadă) sau cu o saulă, folosită pentru a şterge ţeava tunului.



Ştergător

ŞTIUBEI, Dimitrie (1901–1986 n. Bacău). Comandor. Cel mai reprezentativ pictor de marină român. Absolvent al Şcolii Navale Constanţa promoţia 1921. Încadrat ca ofiţer pe navele marinei militare, lucrează în paralel la şevalet. În 1926 se remarcă printr-o expoziţie deschisă la Ateneul Român. La propunerea Regenţei de atunci şi cu acordul ministrului de război a urmat studii de artă la Şcoala de pictură Knirr Schule din München. În anii care au urmat a organizat peste 20 de expoziţii în ţară şi străinătate. Lucrările sale, în afară de România (Muzeul Naţional de Artă, Muzeul Marinei Române ş.a.), sunt expuse în muzee din Elveţia, Italia, Anglia, SUA, Franţa, Germania, Argentina, Turcia, Rusia, Suedia. A ilustrat numeroase cărţi şi reviste cu tematică de marină. Este apreciat ca unul din cei mai mari pictori ai mării. S-a stins din viaţă în Germania unde este înmormântat.

ŞTORŢ Smucitură bruscă a remorcii.

ŞTRUFĂ *fl., sin.* şpring.

ŞTRUNĂ *înv., sin.* legătură pentru arbori.

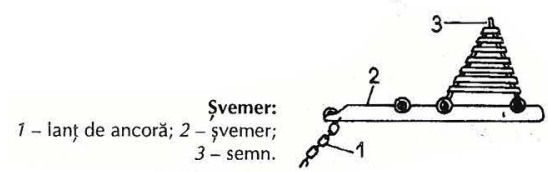
ŞTUŢ *fl.* Partea nerabatabilă a unui coş de navă.

ŞUŞTĂ Manevră fixă care ţine picul în borduri; *v. fig.* randă.

ŞUVIŢĂ *v.* parâmă.

ŞVED, Octavian (n. 1921 Galaţi) Căpitan de port I. A absolvit Şcoala Medie de Ofiţeri de Marină Comercială fluvială şi o serie de cursuri de marinărie şi drept maritim. Între anii 1950–1968 este lector la materiile de specialitate. Căpitan de port titular la Sf. Gheorghe, Gruia, Isaccea, Timişoara, Sulina şi căpitan de port la Galaţi şi Constanţa. În al doilea RM participă în campania din Est. De-a lungul anilor a desfăşurat o intensă activitate publicistică în domeniul marinei colaborând la numeroase reviste de specialitate.

ŞVEMER *fl.* **1.** Şcondru orizontal, aucorat, purtând eventual un număr, folosit pe Dunărea de Sus la balizajul şenalului. **2.** Şcondru (3) folosit pe Dunărea Maritimă pentru balizajul şenalului.



Şvemer:
1 – lanţ de ancoră; *2* – şvemer; *3* – semn.

ŞVERTBOT Ambarcaţiune cu fundul plat şi pescaj redus prevăzută cu derivor şi pana cârmei rabatabilă. Derivorul (*germ.* Schwert) serveşte pentru mărirea stabilităţii dar îndeosebi la mărirea suprafeţei de rezistenţă la derivă.

T

T 1. Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Mențineți-vă la distanță de mine; fac traulere pe perechi". **2.** *MC* T. de ulaj; *sin.* prăjină de ulaj.

TABLĂ DE LOCH *ist.* Tăbliță pe navele cu vele, pe care erau înscrise drumurile și citirile lochului în cursul unui cart.

TABLĂ DE PUNCT Tablă nautică cu ajutorul căreia se pot calcula punctul navei (ținând seama de drum și de distanța parcursă), drumul de urmat între două puncte etc.

TABLĂ LACRIMARĂ Prima tablă a punții, aflată la îmbinarea cu centura.

TABLE DE AZIMUT Table cu ajutorul cărora se calculează azimutul și care sunt incluse uneori în tablele nautice.

TABLE DE DISTANȚE Table care conțin distanțele între porturi.

TABLE DE ÎNĂLȚIMI Table cu ajutorul cărora se calculează rapid înălțimea aștrilor. Cele mai multe se bazează pe descompunerea triunghiului sferic de poziție în două triunghiuri dreptunghice.

TABLE DE MAREE Document nautic ce cuprinde diferite date privind mareea: ora, înălțimea, curenții etc.

TABLE DE MAREE ALE AMIRALITĂȚII Document nautic întocmit anual de Departamentul hidrografic englez, care conține valorile zilnice ale elementelor mareei pentru principalele porturi de pe glob și datele de calcul ale acelorași elemente pentru porturile secundare. Acest document este întocmit în trei secțiuni pentru: apele europene, incl. M. Mediterană, Oceanele Atlantic și Indian și Oceanul Pacific cu mările adiacente.

TABLE NAUTICE Culegere de table destinate executării calculelor nautice; conțin table matematice, astronomice, de navigație etc. și table de logaritmi, incluzând secanta, cosecanta și semiversus.

TABLOU Porțiune plată la pupa unei nave sau ambarcațiuni, pe care se înscriu numele navei comerciale și portul de înmatriculare al acesteia; *sin.* oglindă; *v. fig.* barcă.

TABLOU DE LUMINI Tablou metalic cu lămpi de semnalizare care indică funcționarea luminilor de navigație.

TACADĂ Suport pe care se sprijină o navă în doc. **T. de chilă** Suport pe care nava se așează cu chila. **T. de gurnă** Suport pe care se sprijină gurna; *v. fig.* doc.

TACAN *engl., mil.* Sistem de navigație hiperbolică, folosit pe portavioane pentru dirijarea avioanelor.

TACAR *sin.* tacadă.

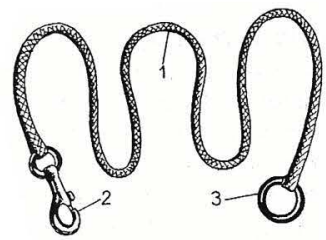
TACARISIRE Așezarea navei pe tacade la andocare.

TACHELAJ Denumire generică pentru macarale, palancuri, chei, cârlige, parâme etc., care intră în compunerea manevrelor curente și servesc la diferite manevre de forță, manipulări, manevra velelor etc. Uneori termenul include și velatura.

TACHET 1. Piesă în formă de T ce servește la voltarea unei saule sau unei parâme subțiri. Capetele T. se numesc coarne. **T. de capăt de vergă** T. pe capătul vergii ce servește la luarea împunsăturii la terțarole. **T. de ghiu** T. pe ghiu ce servește la luarea terțarolelor. **2.** Proeminență a clopotului cabestanului care împiedică alunecarea parâmelor; *v. fig.* cabestan. **3.** *sin.* scareu.

TACHIMETRU Aparat electric care indică la comanda de navigație numărul de rotații pe minut al mașinilor principale ale navei, precum și sensul lor de rotire.

TACLINĂ Capăt de saulă împletită, cu lungimea de cca 2 m, având un inel la o extremitate și un cârlig de pavilion la cealaltă; este folosită pentru a separa două serii de pavilioane ridicate pe aceeași saulă.



Taclină:
1 – saulă engleză; *2* – cârlig de pavilion; *3* – inel.

TACTICĂ- *mil.* Teoria și practica ducerii luptei în condiții de război, pe uscat, pe mare și în aer. Tactica include apropierea de inamic în vederea luptei, stabilirea dispozitivului de luptă a forțelor, folosirea diferitelor tipuri de armament, nave, aparate de zbor și executarea manevrelor necesare pentru atac și apărare. **Tactica navală.** Parte constitutivă a artei militare care cuprinde teoria și practica pregătirii și desfășurării luptei navale cu forțe eterogene și a acțiunilor grupărilor navale în sprijinul armatei ce operează de-a lungul litoralului. Tactica navală include tactica armelor din compunerea forțelor navale: submarinelor, navelor de suprafață, aviației maritime, infanteriei de marină, artileriei și rachetelor de coastă. Tactica a evoluat și va evolua pe parcurs odată cu perfecționarea armamentului și a pregătii efectivelor, folosirea calculatoarelor și automatizării, folosirea armei nucleare ș.a.

TAGANROG Oraș din Federația Rusă, port la g. cu același nume din M. Azov. Cca 260 mii loc. Ind. siderurgică, constr. de utilaj minier, aparataj electronic, mașini agricole, prod. chimice și alim. Export: min. de fier, cereale. *ist.* Întemeiat în 1698 de țarul Petru I ca port militar și fortăreață la M. Azov. În sec. XVIII a devenit port comercial.

TAHITI Ins. vulcanică în Oc. Pacific, cea mai importantă din Arh. Ins. Societăţii (Polinezia franceză), supr. 1000 km²; cca. 50 mii loc. Relief muntos (doi vulcani uniţi printr-un istm) cu alt. max. de 2237 m (vf. Orohena). Climă tropicală umedă. Expl. de fosfaţi. Culturi de cocotieri, bananieri, lămâi, vanilie, trestie de zahăr. Pescuit. Centru ad-tiv: Papéete.

„TAHITI-NUI" Plută cu care navigatorul Eric de Bischopp a parcurs în anul 1950, în 6 luni şi jumătate, drumul invers străbătut de pluta KON-TIKI; *v.*

TAIE MARE Piesă fixată pe muchia prova a etravei, care, la navele din lemn, despică apa în timpul deplasării. La navele metalice T.M. reprezintă însăşi muchia prova a etravei; *sin.* taie val.

TAIFUN *MN sin.* ciclon (în mările Chinei şi în Pacificul de Vest).

TAIWAN (Formosa) **1.** Insulă în Oc. Pacific, despărţită de continentul asiatic prin str. cu acelaşi nume. Lung. 394 km, lăţimea 140 km; supr. 36 mii km²; cca 13 mil. loc. Împreună cu Ins. Penhuledao (Pescadore) prov. chineză. Relief variat: în centru masivul muntos Yushan (alt. max. 3997 m) are versantul estic abrupt, iar cel vestic domol ce coboară în trepte către câmpia litorală. Seismicitate ridicată. Climă tropicală musonică cu taifunuri. Vegetaţie tropicală şi subtropicală cu păduri veşnic verzi. În fâşia litorală vegetaţie de mangrove. Culturi de orez şi cauciuc. Expl. de petrol, cărbuni, gaze, aur, cupru şi bauxită. Centru ad-tiv: Taibei. **2.** Str. între ţărmul de E al Chinei şi Ins. Taiwan, care uneşte M. Chinei de Est cu M. Chinei de Sud. Lung. 360 km; lăţimea min. 130 km; ad. min. 60 m. Curenţi: iarna circulă spre S, vara spre N, cu vit. de 1 km/h.

TAJO (*sp.* Tajo, port. Tejo, pron. Taho) Cel mai mare fl. din Pen. Iberică (Spania şi Portugalia). Lung. 1010 km; supr. bazinului hd. 81 mii km². Izv. din M-ţii Sierra de Cuenca de la 1600 m alt., străbate podişul Castilia Nouă şi se varsă printr-un estuar în Oc. Atlantic în apropiere de Lisabona. Pr. afl.: Alagon. Navigabil pentru nave de mare tonaj până la Santarem (Portugalia). Lacuri de acumulare, hidrocentrale. Trece prin or. Toledo (Spania) şi Lisabona (cap. Portugaliei).

TALASOCRAŢIE Putere maritimă dominantă. Cuvântul provine din gr. **thalassa** (care înseamnă mare, ocean) şi nu trebuie confundat cu **talaz,** care are sensul de „val mare" şi este de origine turcă.

TALAZ Val mare stârnit de furtună pe mare sau ocean. Cuvântul provine din limba turcă, în care este atestat cu această formă şi în acelaşi sens încă din sec. XV, fiind însă la origine grecesc.

TALIAN *pesc.* Unealtă de pescuit confecţionată din plasă care se fixează pe pari sau se ancorează, formând o capcană cu o lungime de 80–120 m şi cu o lăţime de 23–33 m; odată intrat în această capcană, peştele nu mai poate ieşi. Distingem: **T. cu şorţuri ; T. cu leici; T. cu pâlnii înclinate.** T. se păstrează montate în tot timpul sezonului de pescuit, fiind verificate şi scuturate de mai multe ori pe zi; *var.* dalian.

TALIE Lungimea unei ferţe; *v. fig.* velă.

TALIMAN *MC* Persoană calificată care ţine pe o fişă de pontaj evidenţa mărfii ce se încarcă la navă; *sin.* pontator, epistat.

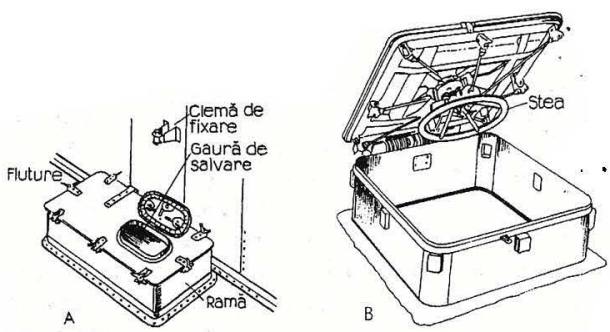
TALOS *mil.* Rachetă tip navă-navă şi navă-aer din dotarea marinei militare a SUA şi altor state. Lungime 10 m ; bătaia 70 Mm.

TALPĂ 1. Piesă pe chilă, în care se prinde piciorul catargului. **2.** Piesă în care se prinde piciorul furchetului. **3.** *înv., sin.* galbord. **4.** Piesă ce serveşte la amararea ancorei pe punte. **5.** Piesă din lemn sau beton, pe care se reazemă un şcondru folosit la manevre de forţă; *v. fig.* capră şi şcondru în bătaie.

TALVEG Linia care uneşte punctele cu cea mai mare adâncime ale albiei unui curs de apă sau ale unei văi; *sin.* firul apei.

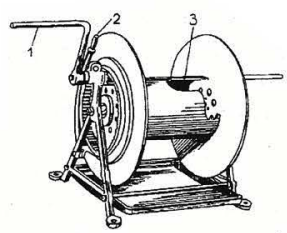
TAMATAVE Oraş-port în Rep. Malgaşă situat pe ţărmul de E al Ins. Madagascar. Cca 50 mii loc. Ind. uşoară şi alimentară. Export: zahăr, cafea, banane, grafit.

TAMBUCHI Deschidere în puntea navei pentru accesul oamenilor în încăperile de sub punte. Se închide cu un capac de T. care are uneori şi o gaură de vizită. Sistemul de închidere poate fi manevrat central cu ajutorul unei stele.



Tambuchiuri:
A – cu gaură de salvare; *B* – cu acţionare centrală.

TAMBUR 1. Mosor pe care se înfăşoară saula lochului. **2.** Rolă metalică aşezată pe un suport, pe care se înfăşoară parâmele. **3.** Piesă cilindrică aşezată pe un ax orizontal al vinciului, pe care se înfăşoară parâma. **4.** *fl.* Legătură la remorcarea şlepurilor. **5.** *v.* sextant. **6.** *sin., înv.* casa roţii.



Tambur:
1 – manivelă; *2* – frână; *3* – locaş pentru asigurarea capătului parâmei.

TAMISA (*engl.* Thames) Cel mai mare fl. din Marea Britanie; lung. 332 km; supr. bazinului hd. 15,3 mii km². Izv. din dealurile Cotsvold, traversează spre E o câmpie cu teren accidentat, apoi un ţinut deluros şi se varsă în M. Nordului printr-un estuar cu o lăţime de cca 16 km. Lăţimea fl. iniţială de la 40 la 60 m, creşte la Oxford lângă Londra la 200 m. Malurile sunt întărite cu diguri. Nivelul apei este maxim iarna şi minim vara. Mareele înaintează în amonte până la Teddington. La Londra atinge ampl. de 6–6,5 m.

Navigabil pentru navele oceanice de la vărsare la Londra. Este legat prin canale navigabile cu G. Bristol şi M. Irlandei. Trece prin oraşele Oxford şi Londra.

TAMPA Oraş în SUA (Florida), port la G. Mexic. Cca 350 mii loc. Ind. textilă, îngrăşăminte, tutun, prod. alimentare. Piaţă pentru tutun şi citrice. Traficul anual de mărfuri cca 20 mil. t. Şantiere navale. Aeroport.

TAMPICO Oraş-port în NE Mexicului (Vera Cruz) situat pe ţărmul G. Mexic din Oc. Atlantic. Cca 170 mii loc. Centrul celei mai importante regiuni de extracţie şi prelucrare a petrolului. Intrepr. de chimizare a petrolului. Centru comercial. Traficul anual de mărfuri cca 9 mil. t. Export: produse petroliere, metale neferoase. Nod feroviar. Aeroport.

TAMPON *fl.* Proeminenţă cu suprafaţa plată la prova unui impingător şi la pupa unei barje, prin intermediul căreia este împins convoiul; *v. fig.* împingere.

TANC 1. Rezervor pentru lichide. **T. adânc** T. pornind de la întrepunţi şi ajungând până la fundul navei. **T. de ape uzate** T. destinat colectării apelor uzate. **T. de balast** T. pentru apa de balast. **T. de buncăr** T. de combustibil pentru maşina bordului. **T. de decantare** T. pentru colectarea apei de spălare a altor T. sau balastului murdar de pe petroliere. **T. de marfă** T. pentru caric lichid. **T. de vară** T. lateral pe petroliere. **T. de ulei de furtună** *v.* calmarea valurilor cu ulei. **T. structural** T. care contribuie la sporirea rezistenţei corpului navei. **2.** Rezervor în interiorul corpului rezistent al submarinelor, în care se introduce apă de mare. **T. de compensare** T. în care se introduce apă pentru a compensa greutatea pierdută prin lansarea torpilelor; *v. fig.* submarin. **T. de imersiune rapidă** T. de dimensiuni mari ce serveşte la intrarea rapidă a submarinelor în imensiune în caz de pericol. **3.** Rezervor cilindric pe cabliere, în care se transportă cablul submarin. **4.** *sin.* petrolier.

TANC AMFIBIU Vehicul de luptă care se poate deplasa atât pe apă, cât şi pe uscat.

TANC ANTIRULIU Tanc de apă dispus într-un bord, în zona cuplului maestru, făcând parte din sistemul de amortizare a ruliului, folosit de unele nave, şi care constă din două tancuri, câte unul în fiecare bord, cu comunicare între ele. Ca măsuri antiruliu se mai folosesc şi amortizoare cu giroscop şi întotdeauna chile de ruliu.

TANC PETROLIER Navă specializată în vederea transportului produselor petroliere în vrac. Are capacitate de încărcare foarte variată ajungând până peste 500 000 tdw. Prin natura încărcăturii T.P. sunt supuse unor reguli severe de exploatare privind evitarea poluării apei unde navigă, a pericolului de incendiu şi explozie, în care scop se iau toate măsurile pentru evitarea oricăror surse de scântei. Poate fi destinat să transporte diverse alte substanţe lichide.

TANGA, Enzo (n. 1940 la Taranto, Italia) Contraamiral (r). I s-a conferit titlul onorific de „commendatore", este doctor în ştiinţe şi licenţiat în istorie. A făcut serviciu pe submarine şi pe nave de suprafaţă (inclusiv pe nava-şcoală „Amerigo Vespucci"), precum şi în state-majore şi unităţi de litoral ale marinei. A publicat mai multe cărţi şi articole de specialitate în ţară şi în străinătate (inclusiv în România). Este membru fondator şi secretar al Asociaţiei Pictorilor de marină, calitate în care a avut o contribuţie remarcabilă în popularizarea picturii marine româneşti, ca şi a marinei române în general, despre care a scris mai multe articole în presa italiană.

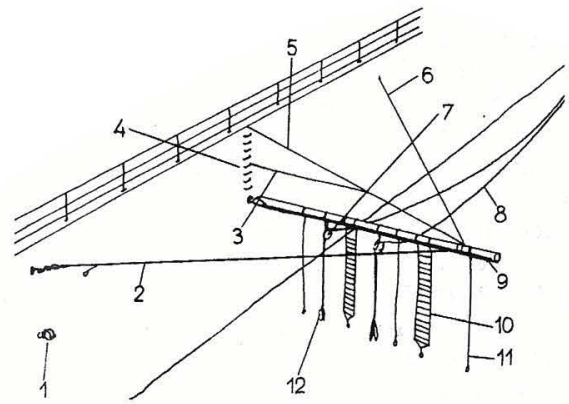
TANGÁ (*despre navă*) A avea balans în jurul unei axe transversale.

TANGAJ *v.* balans al navei în jurul axului transversal.

TANGANICA (Tanganyika) Lac tectonic în Africa Orientală la 782 m alt., pe terit. Rep. Zair, Zambia, Tanzania, Burundi; supr. 32 mii km²; lung. 670 km, lăţimea 22–72 km, ad. max. (în partea sudică) 1435 m (după Baikal, este cel mai adânc lac de pe glob). În perioada cu niveluri ridicate apele lacului sunt evacuate prin R. Lukuga în Fl. Congo. Faună ihtiologică: peşti, crocodili, păsări acvatice. Navigaţie. Pr. porturi: Ujiji, Usumburu, Uviru, Albertville. Legat printr-o linie de CF cu portul Dar-es-Salaam de la Oc. Indian.

TANGER (*arab.* Tanja) Oraş în N Marocului, port la Str. Gibraltar. Cca 150 mii loc. Prod. alim., textilă, ciment. Export: prod. alimentare, plută, citrice, ciment. *ist.* Veche aşezare cartagineză, apoi colonie romană (Tingis). Cucerit pe rând de vandali, arabi (sec. VII), portughezi (1471–1661), englezi (1662–1689). În urma convenţiei de la Paris (1923) T. este declarat zonă internaţională sub autoritatea nominală a sultanului Marocului. Între 1940–1945 a fost administrat de Spania. În 1956, regimul internaţional a fost desfiinţat, T. revenind Marocului.

TANGON 1. Şcondru fixat cu un capăt pe bordaj şi ţinut cu celălalt de o balansină, la care se leagă bărcile în port cu ajutorul unor atârnători sau unor braţe false

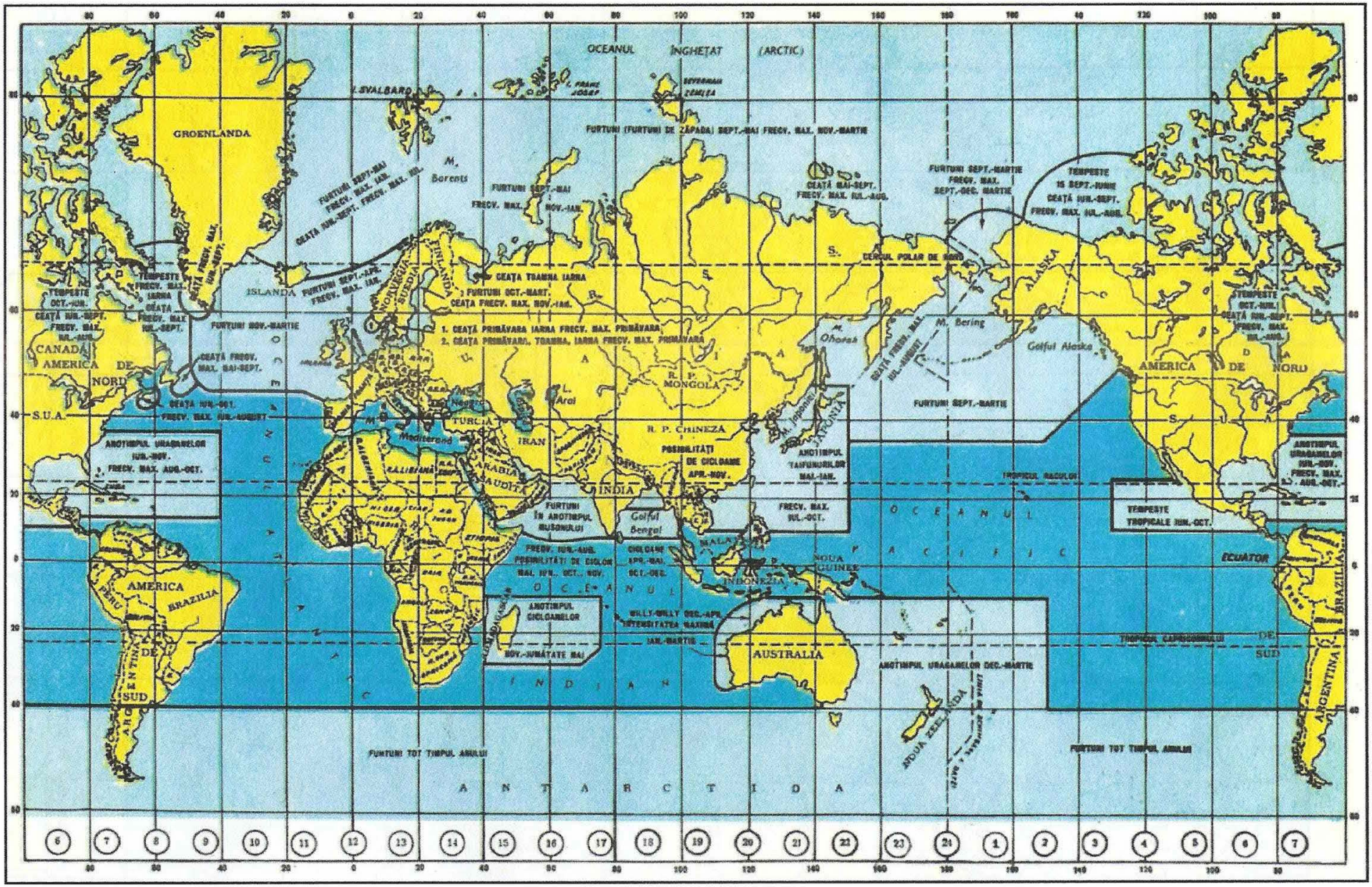


Tangon:
1 – brăţară de tangon descrucişat; *2* – braţ pupa; *3* – ţin-te bine; *4* – scară; *5* – balansină; *6* – braţ prova; *7* – macara; *8* – braţ fals; *9* – tangon; *10* – scară de pisică; 11 – boţ; *12* – ochi de legare.

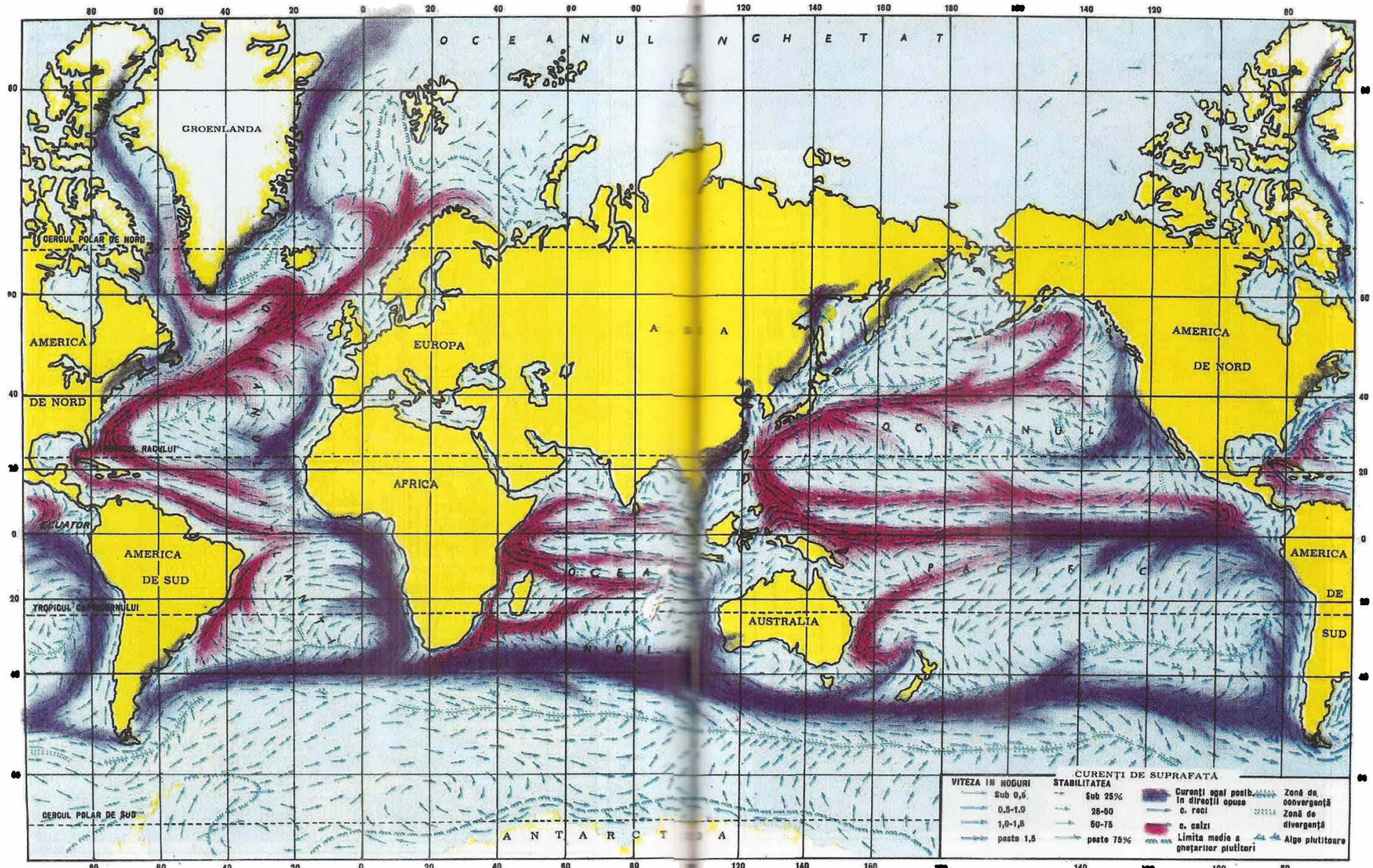
trecute prin macarale prinse pe T. Este prevăzut cu scări de pisică pentru coborârea şi urcarea oamenilor în şi din barcă. La plecarea navei T. se descrucişează, prinzându-se cu o brăţară pe bordaj; el se poate manevra cu ajutorul a două braţe (prova şi pupa). T. se încrucişează odată cu fundarisirea ancorei. **2.** Şcondru cu ajutorul căruia se întinde spinacherul pe ambarcaţiunile de regată. **3.** Şcondru cu ajutorul căruia se îndepărtează de bordaj sârma sondei mecanice.

TANGONET Tangon de dimensiuni mici, aşezat la

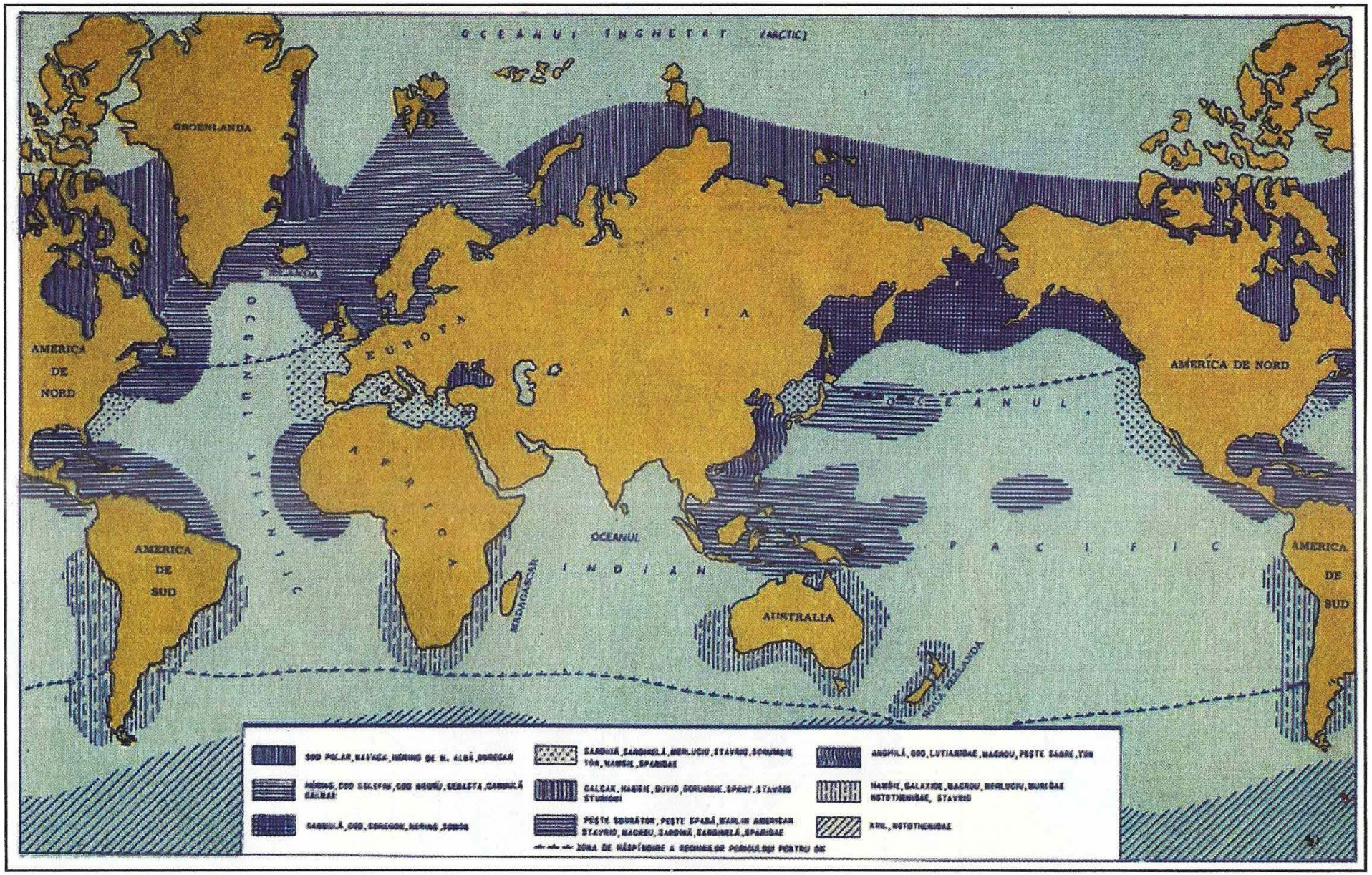
HARTA ZONELOR DE MARE REA



HARTA CURENȚILOR MARINI (IARNĂ ÎN EMISFERA NORDICĂ, VARĂ ÎN EMISFERA SUDICĂ)



HARTA PRINCIPALELOR ZONE DE PESCUIT OCEANIC



pupa, având aceeași întrebuințare ca și tangonul, iar la navele cu vele fiind folosit pentru macaralele brațelor vergilor arborelui mare.

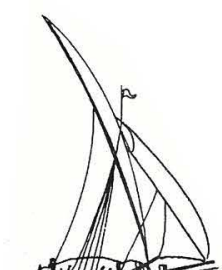
TAPET Acoperitoare de pânză în formă de U, de culoare albastru marin, cu bordură și ancore roșii la colțuri, cu care se acoperă banchetul din camera bărcii, atunci când în barcă se află un ofițer.

TARANTO Golf al M. Ionice la țărmul de SE al Pen. Italice, între Pen. Calabria și Salentina. Lățimea la intrare 133 km; ad. max. 2657 m; înaintează în uscat pe o distanță de 138 km. Maree semidiurnă cu ampl. de 0,3 m. În vârful G. este situat portul și BMM Taranto.

TARANTO Oraș-port și BMM din S Italiei (Apulia) situate pe țărmul de NE al g. cu același nume. Cuprinde bazinele exterior și interior legate între ele printr-un șenal navigabil. Bazinul exterior este accesibil navelor civile și militare de mare tonaj, incl. PA. Ad. bazinului interior 12 m. Lung. frontului de cheuri, peste 10 km cu ad. până la 25 m. Șantierele navale dispun de două docuri uscate și 6 docuri plutitoare care asigură construcția și reparația navelor militare, incl. PA și Sm. Centru comercial. Traficul anual de mărfuri cca. 40 mil. t. Import: petrol, minereuri, cărbuni, cherestea, fier vechi; export: ciment, țevi de oțel, mărfuri generale. Din port pleacă o conductă de petrol în N Italiei. *ist.* În al doilea RM, la 10–12 nov. 1940, flota britanică a desfășurat o operație de distrugere a navelor militare italiene bazate la T. În atac a fost folosită aviația purtată care pentru prima dată a executat lovituri asupra navelor aflate într-o bază. În urma atacurilor av. torpiloare (11 aparate) și av. de bombardament (10 aparate) au fost grav avariate 3 NL, 2 CrU și 1 Sm. Concomitent, o grupare de nave britanice a scufundat două transportoare italiene. În operație, britanicii au pierdut 2 avioane, doborâte de art. AA.

TARSANÁ *înv.* Merlin de calitatea a doua (se mai folosea în anul 1881).

TARTANĂ **1.** *ist.* Navă de luptă și de comerț folosită în Evul Mediu în M. Mediterană. Avea o singură punte și două sau trei catarge cu vele latine. **2.** *ist.* Navă ușoară de luptă, cu vele, având două catarge și câteva tunuri, folosită în sec. XVIII. **3.** Navă mică cu vele latine, folosită de turci. **4.** Navă de cabotaj italiană, cu vele de tip arab, triunghiulare.



Tartană

TARTAR Rachetă navă-aer pentru nave mici, aflată în dotarea marinei militare a S.U.A. Lungimea rachetei este de 5 m, iar bătaia de 15 Mm.

TASMAN, Abel Janszoon (1603–1659) Navigator olandez. A explorat mările australe (1642) unde a descoperit ins. care-i poartă numele (Tasmania) și Noua Zeelandă. Într-o a doua expediție (1644) a navigat de-a lungul coastelor Australiei descoperind G. Carpentaria. O pen. de pe coasta Australiei a primit numele de Țara lui Tasman.

TASMANIA Ins. în apropierea țărmului de SE al Australiei. Stat al Uniunii Australiene din care face parte Ins. T. și o serie de ins. mici din Str. Bassa. Țărmurile dantelate formează mai multe golfuri. Supr. 68 mii km², pop. cca. 450 mii loc. Relief format din podișuri vulcanice fragmentate cu alt. max. de 1617 m (vf. Ossa). Clima în N ins. subtropicală, în S. temperată umedă. Multe râuri și vegetație bogată cu păduri veșnic verzi în N și E insulei, iar în zonele înalte conifere. Bogate resurse minerale: cupru, fier, nichel, plumb, zinc, cobalt, volfram, aur, argint, cărbune. După al doilea RM s-au dezvoltat intens ind. metalurgică, de prelucrare a lemnului, hârtiei, chimică. Sunt, de asemenea, dezvoltate agricultura și creșterea vitelor. *Ist.* Descoperită în 1642 de navigatorul olandez A. I. Tasman, ins. a fost declarată în 1788 posesiune britanică. În 1853 a primit denumirea de T. După formarea Uniunii Australiene (1901) a intrat ca stat în compunerea acesteia.

TASMANIEI, Marea ~ Mare de bordură din Oc. Pacific între țărmul de SE al Australiei și Ins. Tasmania la E, Noua Zeelandă la V, iar la N și S ieșire deschisă în Oc. Pacific. Prin Str. Baas comunică cu Marele Golf Australian și Oc. Indian. Supr. 3336 mii km²; ad. med. 3280 m, max. 6015 m. Temp. apei în aug. +9°– +22° C, în feb. +15– +25° C; salinitatea 35–35,5 ‰. Uragane în iul.–aug. Maree semidiurnă cu ampl. de 1,5–3,3 m.

TATARSKII (Tatarilor) Str. între continentul Asiatic și Ins. Sahalin. Leagă M. Japoniei de M. Ohotsk. Lung. 853 km, lățimea în partea de S 343 km până la 46 km. Punctul cel mai îngust: 7,3 km. Ad. min. a șenalului navigabil 7,2 m. Temp. apei vara: +10– +12° C, iarna e acoperită cu gheață. Maree diurnă neregulată cu ampl. de 2,3 m. Trafic curent între M. Japoniei și M. Ohotsk. Pr. porturi: Alexandrovsk-Sahalinskii, Lesogorsk (Rusia).

TAURUS Constelație având stelele nautice Aldebaran și Elnath.

TAXĂ DE CHEU *MC* Taxă pe care administrația portului o aplică navelor pentru staționare temporară în bazinele portului sau pentru folosirea danei în caz de acostare. De regulă, această taxă se calculează în raport de tonajul navei, avându-se în vedere și cantitatea de marfă încărcată sau descărcată. Navele fără încărcătură și cele de pasageri se bucură de reduceri. *sin.; livr.* Cheiaj, taxe de cheiaj.

TAXE DE CHEIAJ *MC v.* taxă de cheu, taxă de staționare la cheu.

TAXĂ DE LEGARE *MC* (a navei) Taxă portuară percepută pentru prestarea serviciului de legare a navei la cheu, mol sau la alte puncte de acostare și legare.

TAXĂ DE PLATFORMĂ *MC* Taxă aplicată asupra mărfurilor ce se manipulează, se transportă sau se depozitează temporar pe un cheu de descărcare sau pe o platformă. Modul de aplicare a taxei variază de la port la port.

TAXĂ DE STAȚIONARE LA CHEU *MC* Termen folosit ocazional pentru denumirea taxelor aplicate navelor ce staționează la o dană, unde nu desfășoară operații de încărcare/descărcare, ci sunt acostate pentru reparații, aprovizionare etc.

TAXĂ DE TONAJ Taxă aplicată de autorităţile portuare navelor ce fac escală într-un port spre a ambarca sau debarca mărfuri sau pasageri sau navelor care trec prin canale. Taxa se aplică asupra tonajului registru net al navei. Marea Britanie acordă o reducere de 20% acestei taxe dacă certificatul de tonaj este emis de autorităţile competente engleze.

TAXE DE FAR Taxe percepute de organele hidrografice sau de administraţia portuară de la navele comerciale, în funcţie de tonajul acestora, pentru folosirea în timpul navigaţiei şi la intrarea sau ieşirea din porturi a farurilor, semnalelor luminoase şi a geamandurilor luminoase. Fondurile realizate prin „taxe de far" sunt folosite pentru întreţinerea mijloacelor de marcare existente şi pentru îmbunătăţirea sistemului de balizaj.

TAYLOR, David Watson (1864–1940) Arhitect naval american care a construit primul bazin de probe pentru machete de nave în cadrul Şantierului Naval Washington al Marinei Militare a SUA şi a formulat principiile de bază ale proiectării navei. Primind în 1899 răspunderea pentru Bazinul Experimental de Machete, T. a organizat experienţe pentru a afla ce caracteristici ale corpului navei afectează rezistenţa acesteia la deplasarea prin apă, printr-o metodă care din 1910 este cunoscută pe plan internaţional ca metoda Taylor. În 1917 T. a devenit contraamiral, iar între 1914 şi 1922 a răspuns de proiectarea şi construcţia de nave de suprafaţă, submarine şi aparate de zbor pentru marina SUA.

TĂCERE RADIO 1. *mil.* Abţinerea de la emisiunile radio a unei nave aflate în mare, în timp de război, pentru a nu fi descoperită de inamic. 2. Interval de timp în care navele nu emit, ascultând pe frecvenţe de pericol (500 kHz) eventuale semnale S.O.S., de două ori pe oră, în minutele 15–18 şi 45–48; aceste intervale de timp sunt marcate printr-un sector colorat pe ceasornicele staţiilor radio.

TĂIA DRUMUL PRIN PROVA A trece prin prova unei nave aflate în mers. Manevră interzisă de Regulile pentru evitarea coliziunilor.

„TĂIA LEMNE" *arg.* A pune maşina, la o manevră, de prea multe ori când înainte, când înapoi (semn de slabă marinărie).

TĂIETURĂ 1. Deschidere în parapet sau balustradă în dreptul scării mari sau scării de Mediterana; *v. fig.* navă de 74. 2. *v.* macara.

TĂLPOAIE Triunghiuri de lemn ce formează partea inferioară a unei plute sau a unui şal.

TĂU (din maghiară) 1. Lac glaciar, iezer, (*pop.*) ochi de mare. 2. (*fig.*) Abis, prăpastie.

TĂUTU, Eugen (1873–1945 n. Bacău). Comandor; Căpitan de lungă cursă. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Artilerie, Geniu şi Marină (1894), cu gradul de Slt., este repartizat la Divizia Echipajelor Flotilei. Efectuează în 1901 un stagiu de specializare în arma marinei la Pola, (Austro-Ungaria), în urma căruia va mai activa în cadrul MM până în anul 1905, când este detaşat în marina comercială şi avansat la gradul de căpitan. În primul an de activitate în SMR comandă cargoul „Iaşi", iar din anul 1906, cu scurte întreruperi, comandă pasagerul maritim „România", vreme de peste 20 de ani. În primul RM, comandă staţia lans-torpile de la Turnu-Severin, organizează instalarea barajelor de mine de la ostrovul Corbului şi Simion, execută lansări de mine şi torpile şi incursiuni pe malul drept al fluviului, luând prizonieri turci şi bulgari. La 1 feb. 1917 se retrage din armată, continuând să funcţioneze în marina comercială, pe navele SMR sau ca agent principal al acestui serviciu la Beirût (Beyrouth) şi Alexandria.

TEAGUN Hulă staţionară în porturile de pe coasta de Est a M. Negre.

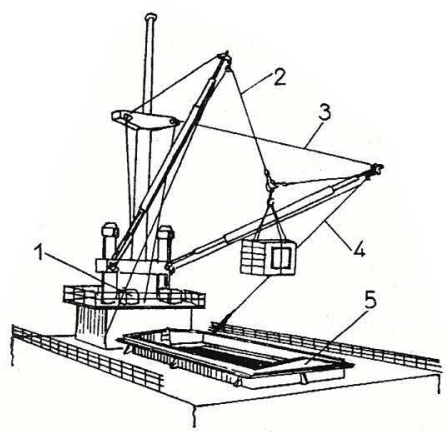
TEANTZIN (Tianjin) Oraş-port situat în E Chinei la ţărmul G. Bohai din M. Galbenă; cca 4,5 mil. loc. Centru industrial şi comercial: constr. maşini-unelte, locomotive, aparataj electrotehnic, maşini agricole, siderurgie. Export: prod. alim., chimice (sodă, îngrăşăminte, coloranţi).

TEC Lemnul arborelui tropical *tectona grandis* cu o rezistenţă de cca trei ori mai mare decât cea a stejarului, fiind folosit la construcţiile navale.

TEHUANTEPECER Vânt ce bate cu violenţă din Nord în Golful Tehuantepec (Mexic).

TEL-AVIV-JAFFA Cap. statului Israel, port la M. Mediterană. Cca. 450 mii loc. Pr. centru industrial şi comercial al ţării: uzine constr. de aparataj electrotehnic, montaj automobile, fabrici textile, încălţăminte. Export: prod. ale ind. uşoare, alim., citrice. Aeroport. *ist.* Întemeiat în 1909 ca o suburbie a or. Jaffa. Din 1948 este cap. statului Israel.

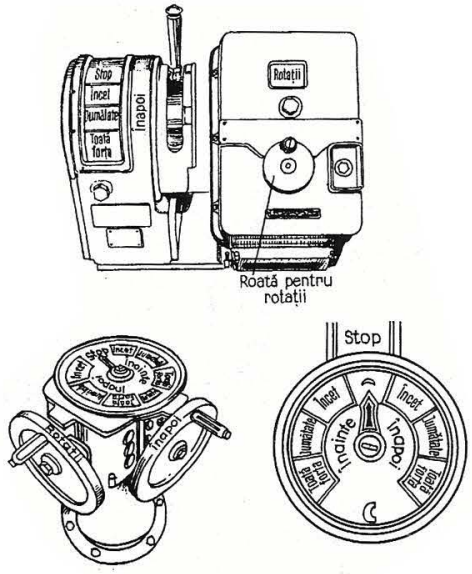
TELEFON *MC* Mod de încărcare/descărcare cu două bigi, ale căror curenţi sunt legaţi la un cârlig comun; cu ajutorul acestuia se ridică, se trage sau se coboară cojada, virând un curent şi filându-l pe celălalt.



Telefon:
1 – vinci; *2* – curent; *3* – balansină; *4* – gai (braţ); *5* – gură de magazie.

TELEGRAF Aparat de semnalizare optică şi acustică pentru a transmite ordine în compartimentul aparatului propulsor. Discul telegrafului este împărţit în şapte, nouă, unsprezece sau treisprezece sectoare corespunzător gamei de viteză la marş înainte şi marş înapoi. Sectorul central la toate tipurile de telegraf are obligatoriu înscris STOP. În centrul discului este un limb de confirmare, manevrat cu ajutorul unui mâner denumit corn. Telegraful se află montat în comanda navei, în comanda compartimentului aparatului propulsor, pe puntea etalon, în comanda de rezervă, iar la

navele moderne la exterior pe aripile punții de comandă cu acționare directă pe aparatul propulsor.



Telegraf electric

TELEMOTOR ELECTRIC Aparat electric instalat între timonă și servomotorul cârmei cu scopul de a transmite acestuia din urmă, automat și de la distanță, comenzile date de timonier. Pe discul de contacte există 14 butoane, câte 7 în fiecare bord corespunzând unghiurilor de cârmă de 3, 6, 9, 14, 24, 34 și 44 grade. Timona obișnuită este, de regulă, înlocuită cu o manetă.

TELESCOP Lunetă marină telescopică.

TELEVIZIUNE SUBMARINĂ Instalație compusă din camere de luat vederi și corpuri de iluminat montate pe un cadru mobil care se manevrează de la bordul navei și un monitor pe care se urmărește imaginea transmisă. Se folosește pentru controlul operei vii a navelor, a părților imerse, a construcțiilor portuare, a pilonilor de la poduri, pentru pescuit etc.

TELUKBETUNG Oraș-port în Indonezia (Ins. Sumatra) la Str. Sunda; cca 340 mii loc. Nod de comunicații. Piață pentru cauciuc natural și cafea. Ind. alim. și textilă.

TEMA Oraș în Ghana, port la Oc. Atlantic. Cca 35 mii loc. Nod de comunicații. Ind. de prelucrare a petrolului, textilă, alim. F-că de ciment. Traficul anual de mărfuri 2 mil. t. A fost inaugurat în 1962.

TEMISTOCLE (*gr.* Themistokles); (525–460 î.Hr.) Om politic și general atenian. A pus bazele puterii maritime ateniene, construind o flotă militară cu care a obținut victoria în bătălia navală de la Salamina (480 î.Hr.) asupra flotei persane. Ostracizat de către oligarhi s-a refugiat în 471 î.Hr. în Imperiul persan unde a și murit.

TEMPEST Clasă internațională de ambarcațiuni de regată cu următoarele caracteristici: dim. 9,754 × 1,909 × 1,35 m; suprafață velică 28 m².

TEMPESTĂ Vânt de forța 10 pe scara Beaufort. Înainte de 1956 se numea furtună deplină. **T. violentă** Vânt de forța 11 pe scara Beaufort.

TENDALET Apărătoare împotriva razelor solare, confecționată din pânză de vele, așezată în borduri și ținută cu bastoane de tendalet; *v. fig.* baston de tendalet.

TENDAR Grindă din lemn, așezată travers pe bastoanele de tendă pentru a susține tenda.

TENDĂ Apărătoare (prelată) din pânză de vele, care protejează puntea împotriva razelor solare și ploii. Se confecționează din ferțe traversale pe navă, având la mijloc (în axul navei) o ferță longitudinală, denumită șa. Uneori șaua este întărită cu o parâmă longitudinală ce poartă denumirea de nervul tenzii. În borduri T. are o grandee și ochiuri cu sacheți cu care se prinde pe strajă. T. nu se întinde și nu se strânge, ci „se face" și „se desface".

TENDER DE BARCĂ Grindă longitudinală mobilă care, așezată în planul diametral pe o barcă de salvare, servește ca sprijin pentru capot și-i asigură pante laterale pentru scurgerea apei.

TENDINȚĂ BAROMETRICĂ Variația presiunii atmosferice într-un interval de 3 ore.

TENERIFE Ins. vulcanică aparținând Spaniei. Cea mai mare ins. din Arh. Canare; supr. 2,3 mii km²; cca 350 mii loc. Relief muntos cu alt. max. de 3719 m (vulcanul activ Pico de Teyde). Climă tropicală uscată. Păduri veșnic verzi; culturi de banane, citrice, viticultură, cereale. Pescuit. Pr. oraș: Santa Cruz de Tenerife.

TEODOLIT PENTRU BALOANE Teodolit cu dispozitiv de menținere în poziție verticală, folosit la bordul navelor pentru urmărirea baloanelor meteorologice.

TEODORESCU, Traian (1841–? n. Constanța) Inventator român. Ing. absolvent al Politehnicii din Zürich (Elveția). Din 1867 s-a preocupat de ideia construirii unui submarin după un proiect original. Și-a brevetat invenția la Londra. Pentru a obține fondurile necesare realizării submarinului, invenția sa a fost prezentată în Camera Deputaților de deputatul Pantazi Ghica. Fondurile nu au fost aprobate dar a fost stabilită o comisie (Col. I Murgescu, Cpt. Izvoranu) pentru pregătirea unui proiect de lege prin care să se acorde creditele necesare. S-au dat următoarele date: imersiune 30 m pe Dunăre, 100 m pe mare; durata de stat în imersiune 12–14 ore cu posibilitatea de a mai primi aer printr-un tub ce putea fi scos la suprafață. Despre soarta invenției ing. T.T. nu avem date sigure. Dintr-un ziar elvețian (L'intransigeant – 1883) aflăm că în atelierele Escher Wys Comp. se construește un „vapor de un gen cu totul nou" construit din fier și care va putea manevra sub apă la orice adâncime, inventatorul fiind un inginer român T.T. din Constanța.

TEODORU, Radu Scriitor și navigator temerar român. A întreprins croaziere pe Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee, Marea Mediterană și Oceanul Atlantic, la bordul ambarcațiunilor „Hai-hui", „Hai-hui 2", „Decebal" și „Decebal 2".

TEORIA DEVIAȚIEI COMPASULUI MAGNETIC Disciplină ce cuprinde cunoștințele de bază în domeniul influenței asupra elementului sensibil al

compasului magnetic a câmpului magnetic al navei (avionului) şi a procedeelor de compensare a acesteia; *v.* deviaţia compasului magnetic.

TEORIA NAVEI Ştiinţa care se ocupă cu aplicarea legilor mecanicii şi hidromecanicii teoretice la nave, static sau dinamic, sub influenţa forţelor care acţionează asupra acestora. Primul curs de teoria navei la noi a fost elaborat de locotenent-comandor N. Negrescu din marina militară.

TEREDO NAVALIS Moluscă cu o lungime de 4–6 cm, ce atacă opera vie a navelor din lemn.

TERILEN Material plastic din care se confecţionează parâme.

TERITORIU MARITIM *DM* Zonă a mării aflată de-a lungul coastelor unui stat sau mai multor state, care, în dreptul maritim internaţional, nu este considerată ca mare teritorială, deoarece prin ea trec principalele drumuri de navigaţie. În categoria acestor teritorii maritime intră: Strâmtoarea Dardanele, Strâmtoarea Solent, Marea Interioară a Japoniei ş.a.

TERMINAL Instalaţie de încărcare/descărcare/manipulare de mărfuri specializate (petrol, containere etc.).

TERMINAT CU MAŞINILE! Comandă prin care se dă liber la maşini. În acest scop se manevrează de câteva ori, înainte şi înapoi, coarnele telegrafului maşinii, readucându-le apoi la stop; *sin.* liber la maşini.

TERMINOLOGIE NAUTICĂ Denumire generică în care se include nu numai vocabularul marinăresc, ci şi cel legat de alte domenii de activitate a omului pe apă: navigaţie, astronomie, construcţii navale, oceanografie, meteorologie, hidrotehnică, pescuit industrial, sporturi nautice, geografie maritimă şi marinărie în general etc; *v.* şi limbaj marinăresc.

TERMIT Amestec inflamabil alcătuit din pulbere de aluminiu cu alte adaosuri inflamabile (combustibil) şi oxizi metalici (oxidanţi), care produc la ardere temperaturi de 2500–2700° C. Arde fără accesul aerului şi aproape fără flacără. Cu T. se încarcă proiectile de artilerie, bombe de aviaţie ş.a.

TERMOCLINĂ Strat de apă în care temperatura scade mai repede decât în masele de apă aflate deasupra şi dedesubt. Acest strat se află, de regulă, la o adâncime de 10–500 m. T. influenţează transmiterea sunetelor, transparenţa apei, răspândirea biomasei etc.

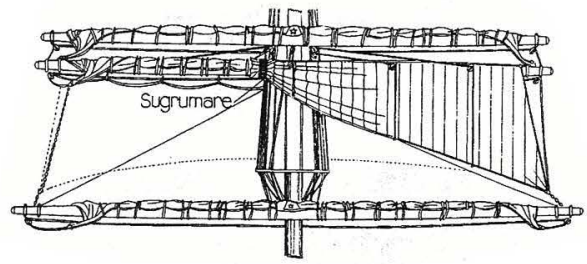
TERMOMETRU DE APĂ DE MARE Termometru cu armătură de protecţie şi dispozitiv pentru reţinerea apei de mare în jurul bulbului; *v. fig.* ghiordel pentru T.d.A.d.M.

TERRIER Rachetă navă-aer din dotarea marinei militare a SUA. Lungimea rachetei este de 9 m, iar bătaia, de 20 Mm.

TERŢAROLÁ *sin.* a lua terţarole.

TERŢAROLĂ 1. Porţiune a unei vele pătrate, cuprinsă între marginea de învergare şi prima fâşie de T. sau între două fâşii de T. **2.** Porţiune a unei vele aurice sau latine, cuprinsă între marginea de întinsură şi fâşia de T. ◇ „A lua T." A reduce suprafaţa velei, legând sacheţii de T. pe filiera de învergare şi luând împuntătura cu baierele de T. La velele cu rulou, T. se ia rotind ruloul. **T. de goană** Ultima T. **T. spaniolă** T. luată la o velă latină prin înnodarea colţului de fungă. **T. sugrumată** T. luată prin strângerea unei jumătăţi a velei; *v.* şi *fig.* velă şi velatură.

Terţarolă sugrumată



TESALONIC (Thessaloniki) *v.* salonic.

„TESSERA CONTERA" Prima navă gigant din istorie construită în Egiptul antic în timpul lui Ptolemeu Phillopator (203–201 î.Hr.). Caracteristici: lungime 150 m; lăţime 28 m; echipaj 8000 de persoane, din care 4000 trăgători la rame, 3000 de luptători şi 1000 marinari şi personal auxiliar.

TETRAPOD *v.* stabilopod.

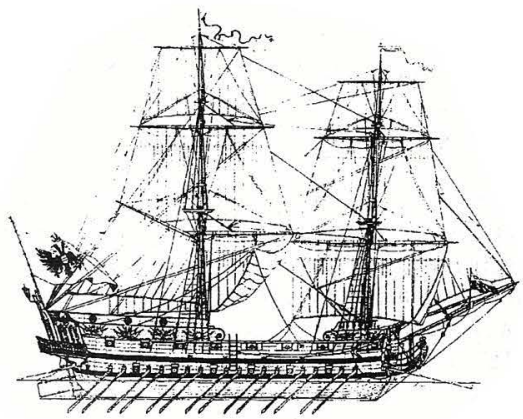
TEU (*engl.* Twenty-foot Equivalent Unit) Container etalon cu lungimea de 20 picioare engleze (6 m).

TEUGĂ Suprastructură la prova navei; *v. fig.* corpul navei şi navă de 74.

THALAMAGOS Navă fluvială de tip catamaran folosită de egipteni pe Nil între anii 221-203 î.Hr.; proprietate a lui Ptolemeu. Avea o lungime de 100 m, lăţimea de 15 m şi un pescaj de 1,8 m. Cu o suprastructură înaltă, era un adevărat palat plutitor.

THASOS Ins. grecească în N M. Egee, separată de continent prin str. cu acelaşi nume. Relief muntos cu alt. max. de 1203 m. Supr. 398 km²; cca 20 mii loc. Climă şi vegetaţie mediteraneene. Expl. de minereu de fier, cupru. Culturi de măslini, viticultură, pomicultură. Ruine antice.

„THERESIA" Ultima navă mare de luptă cu vele şi rame, tip fregată, care a existat pe Dunăre (1768–1791). Pr.



Fregata austriacă „Theresia"

dimensiuni: 26,36 × 8,53 × 1,66 m. Datele asupra navei au fost prezentate, în urma cercetărilor efectuate, de către dipl. ing. dr. Kurt Schaefer din Austria.

„THERMOPYLAE" Velier tip cliper cu trei arbori sub pavilion portughez. Nava a fost construită în anul 1868 în Anglia pentru armatorul Bernard Waymouth, cu destinaţia transport mărfuri. În anul 1890 este vândută companiei Rice Milling Company din Montreal pentru a face linie în Birmania. Este apoi vândută Portugaliei, care o modernizează şi o transformă în navă-şcoală. Funcţionează ca navă-şcoală sub numele de Pedro Nuñez până în anul 1907 când este reformată. Caracteristici: depl. 1970 t; dim. 63,60 × 9,80 × 6,30 m. Echipaj 35 oameni.

„THOMAS W. LAWSON" Velier tip goeletă cu şase arbori sub pavilion SUA. A fost construit în anul 1902 la şantierul naval Fore River Shipbulldid Company din Quincy-Massachusetts pentru armatorul M. Crowninshield din Boston. Destinat transportului de cărbune, este apoi transformată pentru transport de produse petroliere, fiind una din primele nave de acest tip. În anul 1907 este surprins de o puternică furtună în Canalul Mânecii şi se scufundă. Echipajul a fost salvat. Caracteristici: depl. 7500 t; dim. 132 × 16,60 × 8,10 m. Echipaj 27 oameni.

THOMSON, sondă ~ *v.* sondă mecanică.

TIBRU (*it.* Tevere, *lat.* Tiberis) Fl. în Pen. Italică. Lung. 405 km; supr. bazinului hd. 17 mii km². Izv. din M-ţii Apeninii Toscano-Emilieni, străbate câmpia Romei şi se varsă printr-o deltă în M. Tireniană. Creşteri ale nivelului apei în perioada nov.–mart. Navigabil de la vărsare până la Roma.

TIERCE *MC* Butoi cu capacitatea de 190 l. Într-o stivă pot intra şapte panioluri.

TIFON Aparat folosit în navigaţie pentru producerea semnalelor acustice cu ajutorul vaporilor sau al aerului comprimat. Se compune dintr-o diafragmă de bronz fixată de o ramă, pusă în vibraţie la frecvenţa ei naturală de către vapori sau aer comprimat. Produce un sunet înalt, cu o frecvenţă de 225-300 vibr./s, care este difuzat în atmosferă de un cornet.

TIGHEL Cusătură înaintea acului, făcută între două alte cusături ale velei.

TIGRU (Dijlah) Fl. în Orientul Apropiat (Turcia, Siria, Irak); lung. 1950 km; supr. bazinului hd. 375 mii km². Izv. din M-ţii Taurus, străbate câmpia Mesopotamiei şi se uneşte cu Eufratul formând Fl. Shatt al Arab care se varsă în G. Persic. Nivelul apei creşte simţitor iarna şi îndeosebi primăvara. De la vărsare şi până la Bagdad au acces navele cu un pescaj de 1,4 m, iar la nivelul scăzut al apei cca 1 m., până la Mosul. Apele T. sunt folosite pentru irigaţii. Trece prin oraşele: Diarbekir (Turcia), Mosul, Bagdad (Irak).

TIME-SHEET *MC* (*engl.* contul timpului, foaia timpului) Document de evidenţă a timpului de încărcare/descărcare a navei.

TIMONĂ Roată prevăzută cu cavile, cu ajutorul căreia se acţionează cârma. Pe T. se înscrie, de regulă, pe o bandă de alamă, numele navei. **T. dublă/triplă** Dispozitiv compus din două/trei T. ce serveşte la guvernarea cu cârma în mână pe veliere sau pe nave cu propulsie mecanică.

TIMONERIE 1. Încăpere în prova comenzii, cu vizibilitate bună, în care se află timona, telegrafele şi alte aparate sau instalaţii de comandă ale navei. **2.** Ştiinţa şi arta timonierului.

TIMONIER Marinar care ţine cârma şi îi ajută pe ofiţeri la navigaţie. În ţara noastră primul „Manual al timonierului " a fost editat în 1898. **T. sub vânt:** a) Pe navele cu vele, T. ajutor care stătea la o timonă dublă sau triplă sub vânt, în timp ce T. calificat stătea în vânt; b) T. necalificat.

TIMONIERĂ Spaţiu dintre spatele şi tabloul bărcii, în care stă şeful de barcă; *v. fig.* barcă.

TIMOR 1. Ins. în Arh. Malaez la S de Ins. Flores. Supr. 33,2 mii km²; cca 1,5 mil. loc. Partea de SV aparţine Indoneziei, iar cea din NV este posesiune portugheză. Relief muntos cu podişuri şi vulcani stinşi. Alt. max. 2020 m (vf. Ramelon). Seismicitate ridicată. Climă subecuatorială. Culturi de orez, manioc, cafea, cauciuc, tutun, cocotieri. Expl. forestiere. Pr. port: Dili (posesiune portugheză) **2.** Mare de bordură din Oc. Indian între ins. cu acelaşi nume şi ţărmurile de NV ale Australiei. Supr. 432 mii km²; ad. med. 435 m, max. 3310 m. Vânturi puternice (alizee şi musoni) în apr.–nov. şi mai slabe în anotimpul ploios dec.–mart. Cicloane mai frecvente în dec.–apr. Curenţii dominanţi în direcţia SV, vit. 0,5–1 Nd. Temp. la suprafaţă +25° la +29° C; salinitatea 34–37‰. Maree neregulată semidiurnă cu ampl. de 2–9 m.

TIMP În navigaţie, unghiul orar al unui astru sau al unui punct al sferei cereşti. În funcţie de astrul sau punctul folosit, distingem: T. (solar) adevărat, T. (solar) mediu, T. lunar, T. planetar, T. sideral (al punctului vernal), T. stelar. După origine, distingem: **T. astronomic.** Până în 1925, T. măsurat de la meridianul superior; în prezent prin T.A. se indică numai modul în care se contează orele de la 00.00 (miezul nopţii) la 23h 59m 59s; **T. civil** T. măsurat de la meridianul inferior. **T. fusului** T. meridianului central al fusului, valabil pentru tot fusul. **T. locului** T. unui loc dat. **T. universal:** a) T. mediu la Greenwich; b) T. dat de ceasornicele atomice pentru navigator; este practic egal cu timpul mediu la Greenwich (TMG).

TIMP LA GREENWICH (Greenwich Time) Unghiul orar al oricărui astru, contat de la meridianul inferior al Observatorului Greenwich. Poate fi: solar, stelar, sideral, lunar, planetar, după cum astrul luat în considerare este respectiv Soarele, o stea, punctul vernal, luna sau o planetă. Numit în prezent timp universal.

TIP DE CALCULE Mod de a dispune un calcul nautic astfel încât operaţiunea să fie cât mai scurtă şi mai uşor de executat. Primul T.d.C. datează în ţara noastră din anul 1901, fiind elaborat de comandorul Căţuneanu din marina militară.

TIRENIANĂ, Marea ~ (*lat.* Tyrhenum mare, *it.* Mare Tirreno) Parte a M. Mediterane cuprinsă între Pen. Italică şi Ins. Sicilia, Sardinia şi Corsica. Comunică prin str. Messina, Tunis, Bonifacio şi Corsica cu alte părţi ale M. Mediterane. Supr. cca. 214 mii km²; ad. med. 1519 m, max. 3890 m. Temp. apei la supr. vara +22– +25° C.

iarna +13–+14,5° C. Salinitatea 37–38‰. Curent circular cu vit. de 1 km/h. Pescuit. Pr. porturi: Napoli, Salerno, Palermo, Cagliari (Italia).

TIRPITZ, Alfred von ~ (1849–1930) Grossadmiral german. În flotă din 1865. În 1877–1878, în calitate de inspector, a coordonat lucrările de armare a navelor cu torpile. În 1890, şef de stat-major al flotei din M. Baltică. Între 1892–1895, în calitate de şef al statului-major principal al flotei germane, a participat la elaborarea tacticii flotei în largul mării. În 1896–1897 este comandant al esc. de Cr. din Oc. Pacific. A fost unul din iniţiatorii ocupării portului chinez Ţindao şi transformării acestuia într-o BMM germană. În preajma primului RM a iniţiat programul de construcţie a unei puternice flote ofensive de nave de suprafaţă. Deşi iniţial a subestimat rolul submarinelor, în decursul războiului a opinat pentru un război submarin fără limite. În 1919 a publicat „Memorii de război".

„TIRPITZ" Navă de linie a Germaniei naziste construită la Wilhelmshaven şi intrată în serviciu în 1941. Caracteristici: depl. 52 600 t; vit. 30 Nd (55,6 km/h); tunuri: VIII × 381 mm, XII × 150 mm, XVI × 105 mm, XVI × 37 mm, XII × 20 mm automate; 2 × 3 tuburi lanstorpile, 4 hidroavioane. Între 1942–1943 a acţionat în M. Norvegiei şi M. Barents împotriva convoaielor aliate care se îndreptau din Anglia în portul sovietic Murmansk. S-a retras în baza sa din Norvegia după ce a fost descoperită şi atacată de Sm. sovietic „K-21". Pentru a-şi proteja comunicaţiile maritime împotriva unor noi atacuri ale NL „T", amiralitatea britanică a hotărât să distrugă nava pe locul ei de staţionare. Au urmat succesiv atacuri asupra navei aflate în baza de la Alta-fjord de către submarinele de buzunar (sept. 1943), de aviaţia purtată (apr. 1944) şi de către avioanele grele de bombardament (sept. 1944). Fiind avariată, nava nu a mai putut lua parte la acţiunile de luptă şi a intrat în reparaţii. Atacată din nou de aviaţia britanică în rada portului norvegian Tromsö (12 nov. 1944) şi lovită de mai multe bombe de aviaţie în greutate totală de 4,5 t, nava s-a scufundat.

TISA (*ung.* Tisza) Cel mai mare afluent al Dunării. Lung. 960 km; izv. din Carpaţii Păduroşi (Ucraina), formează pe 62 km graniţă comună cu Ucraina, străbate E Câmpiei Panonice (Ungaria) şi se varsă în Dunăre în amonte de Belgrad (Serbia). Pr. afluenţi: Someşul, Crişul, Mureşul (România). Pe teritoriul Ungariei T. este îndiguită pentru a preveni inundaţiile, iar la Tiszalök alimentează o hidrocentrală. Trece prin or. Szeged. Navigabil de la vărsare şi până la Tiszafured. Irigaţii *ist.* În al doilea RM, Armata I română, în urma unor lupte grele, a reuşit să forţeze T. (11–28 oct. 1944), obligând trupele germano-horthyste să se retragă spre V, obţinând o importantă victorie.

„TITANIC" Pasager britanic de lux care în noaptea de 14/15 apr. 1912, la prima sa cursă de la Southampton (Anglia) spre New York (SUA) la 400 Mm (640 km) de Terra Nova (Newfoundland) s-a scufundat în urma ciocnirii de un aisbereg ce i-a provocat o spărtură de mari dimensiuni prin care apa a inundat compartimentele navei. Şi-au pierdut viaţa 1515 persoane din 2224 câte erau la bord. Numai sosirea la locul catastrofei după o oră şi jumătate a navei „Carpathia" a liniei Cunard a împiedecat pierdera a unui număr şi mai mare de vieţi omeneşti. Anchetele făcute de englezi şi americani au stabilit că pierderile de vieţi omeneşti ar fi fost mult mai mici dacă şi nava „Californian", care s-a aflat la 20 Mm (32 km) de locul sinistrului ar fi avut radiooperator de serviciu care să fi primit semnalele S.O.S. ale „Titanicului" şi deasemenea dacă ar fi avut suficiente bărci de salvare (la bord se aflau în bărci 1178 de locuri pentru 2224 de persoane). Catastrofa „T" a determinat constituirea la Londra a primei Convenţii pentru siguranţa vieţii pe mare, care a elaborat reguli cerând ca fiecare navă să aibă bărci de salvare pentru toate persoanele ambarcate şi cu care să facă exerciţii de salvare; navele să aibă asigurat un cart radio 24 de ore din 24. A fost deasemenea înfiinţat Serviciul Internaţional de patrulare pentru semnalizarea deplasării aisbergurilor pe căile de navigaţie din Atlanticul de Nord (International ice Patrol). La 1 sept. 1985 epava „T" a fost reperată pe fundul oceanului ruptă în două bucăţi la o adâncime de 4000 m în punctul $\varphi = 41°46'$ N, $\lambda = 50°14'$ V. A fost explorată de un submersibil fără echipaj sub conducerea unor specialişti din Franţa şi SUA.

TITICACA Lac tectonic în Anzii Cordilieri, la graniţa dintre Peru şi Bolivia. Situat la 3812 m alt.; supr. 8290 km² (cel mai mare lac de mare alt. de pe glob). Ad. max. 304 m. Temp. apei +11° C. Pescuit. Navigaţie.

TOANĂ *fl., pesc.* Locul în care o unitate pescuieşte cu năvodul, având lungimea de cca 300–400 m şi lăţimea egală cu 2/3 din lăţimea cursului de apă.

TOATĂ LUMEA PE PUNTE! Comandă pentru ca personalul, echipajul, pasagerii etc. să iasă pe punte.

TOATĂ SONDA *fl.* Formulă prin care sondorul raportează că nu a găsit fund; *sin.* (*la mare*) fără fund.

TOBAGO Ins. făcând parte din Arh. Antilele Mici, situată la NE de Ins. Trinidad din Oc. Atlantic. Face parte din statul Trinidad-Tobago. Supr. 301 km²; cca 40 mii loc. Climă ecuatorială umedă. Păduri ecuatoriale. Culturi: trestie de zahăr, arbori de cacao, cafea, cocotieri, tutun. Expl. forestiere. Pr. port: Scarborough.

TOBRUK Oraş în Libia, port la M. Mediterană; cca 25 mii loc. Ind. uşoară. Aeroport. *ist.* Aici s-au dat lupte grele în al doilea RM. Cucerit la 22 ian. 1941 de trupele anglo-australiene, a fost recucerit la 21 iun. de către armata germană. La 13 nov. 1942 a fost definitiv eliberat de trupele aliate conduse de mareşalul Montgomery.

TOC *v.* macara.

TOGO, Heihachiro (1847–1934) Amiral de flotă japonez. Studii navale în Marea Britanie (1871–1878). A participat la războiul chino-japonez (1894–1895) în calitate de comandant de Crs. sub conducerea amiralului Yuko Ito. În războiul ruso-japonez (1904–1905) s-a aflat la comanda escadrei I (1904), iar apoi comandant al flotei japoneze (1904–1905). A condus atacul asupra escadrei ruse de la Port Artur şi asupra navelor ruseşti bazate la Cemulpo (febr. 1904) şi acţiunile flotei în lupta navală din M. Galbenă soldate

cu o victorie niponă. Şi-a îndreptat apoi atenţia asupra escadrei ruse din M. Baltică trimisă urgent în Extremul Orient pentru a veni în sprijinul escadrei de la Port Artur, pe care a interceptat-o şi a scos-o din luptă în bătălia navală de la Tsuschima (mai 1905) despre care amiralul italian G. Pioranzo a scris că „se poate compara cu bătălia de la Trafalgar".

TOKELAU (Tokelau, Union) Arh. în Oc. Pacific făcând parte din Polinezia (8–10° lat. S şi 171–173° long. V). Administrativ ţine de Noua Zeelandă. Se compune din trei insule (atoli) de corali: Atafu, Nukonono şi Fakaofo. Supr. 10 km². Climă şi vegetaţie tropicale. Pescuit.

TOKIO (Tokyo) Cap. şi important port al Japoniei (Ins. Honshu) pe ţărmul g. cu acelaşi nume din Oc. Pacific. Important centru industrial şi comercial: constr. de automobile (uzinele „Toyota"). Intr. mecanică de precizie, prelucrare a petrolului (30 mil. t anual), materiale de construcţie, textile, alim. Portul este împărţit în sectoare: pentru mărfurile de export, terminal de containere, pentru traficul de cabotaj, pentru prod. forestiere şi dane specializate pentru: cărbuni, cherestea, petrol, gaze lichefiate, ciment, metale, celuloză, cereale, sare, făină. Lung. frontului de cheuri 17 km cu ad. de la 5 la 13 m. Traficul anual de mărfuri cca 80 mil. t. În medie trec prin port anual 64 mii de nave. Portul este dotat cu cele mai moderne utilaje pentru operarea navelor. Şantierele navale dispun de 4 docuri uscate şi 5 cale de lansare şi pot asigura construcţia şi reparaţia navelor civile şi militare, incl. Cr. *ist.* Menţionat în sec. XII, T. a cunoscut o intensă dezvoltare în sec. XVI–XVII (sub Şogunii Tokugawa). Din 1868 este cap. Japoniei. În al doilea RM puternic distrus în urma bombardamentelor, fiind complet refăcut după război

TOLĂ DE SEPARAŢIE Tolă verticală instalată în sens longitudinal în diptancuri şi în picuri spre a reduce efectul suprafeţelor libere.

TOLERANŢA DE PESCAJ Afundarea admisibilă a navei peste linia de încărcare normală, atunci când se încarcă în apă dulce (pe un fluviu) şi urmează a se naviga în apă sărată.

TOMA, Matei (1899–1965 n. Pantelimonul de Jos, Constanţa) Contraamiral. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1922 şi al Facultăţii de Drept (1929). Ambarcat succesiv pe navele „Mircea I", „Ghiculescu", „Lepri" ca ofiţer cu navigaţia şi secund, apoi pe Pmin. „Durostor", Mon. „Catargiu" şi Ds. „Mărăşeşti" în calitate de comandant. Activează în cadrul învăţământului de marină ca profesor, director de studii şi comandant. În al doilea RM la comanda Ds. „Mărăşeşti" (1943–1944) participă în misiuni de escortare a convoielor destinate aprovizionării frontului terestru din Est şi în acţiunile de evacuare a trupelor române din Crimeea. A publicat numeroase lucrări şi studii: **Istoria navigaţiei** (curs 1943); **Drept şi forţă** (1942); **Disciplina, factor de putere naţională şi progres** (1942) ş.a. precum şi traduceri din l. franceză a unor studii de marină. Pensionat în 1946, apoi rechemat în activitate (1948) şi avansat Contraamiral.

TOMESCU, Constantin (n. 1922 Galaţi) Contraamiral ing. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1943. Îndeplineşte diferite funcţii la bordul navelor marinei militare şi participă la misiunile flotei maritime în ultimii ani de război. Absolvent al facultăţii electromecanice a Institutului politehnic Bucureşti. Între 1949–1966 îndeplineşte diferite funcţii în MM, între care pe cea de locţiitor tehnic al comandantului marinei militare. Între 1975–1983 este director al Institutului Român de Cercetări marine. Se pensionează în 1983.

TOMIS 1. Denumirea antică a oraşului Constanţa. Oraş-port, T. a fost întemeiat în sec. VII î.Hr. de către coloniştii greci din Milet. A avut un rol important în dezvoltarea economică a zonei, în răspândirea culturii elene şi în schimbul de valori culturale cu triburile geto-dace. În sec. I–III d.Hr., când era reşedinţa guvernatorului roman al prov. Moesia Inferioară, oraşul a cunoscut o importantă creştere economică şi politică. **2.** Port turistic şi pescăresc situat la N de Cazinoul din Constanţa.

„TOMIS" Primul mineralier românesc de mare tonaj, construit de Şantierul Naval Constanţa şi lansat la 29 aprilie 1975. Caracteristici: depl. 55 000 tdw; dim. 220 × 32,20 × 12,8 m; vit. 15,6 Nd; raza de acţiune 12 000 Mm.

TOMIS Revistă culturală tomitană. Apare la Constanţa din 1966 cu menirea de a reflecta specificul cultural dobrogean dimpreună cu zonele limitrofe, întegrându-l în circuitul valorilor culturale naţionale şi universale. Alături de arte, beletristică, poezie etc. revista abordează şi tematica de marină având chiar rubrici precum: Enigmele mării, Istorie navală, Civilizaţia mării etc. O lungă perioadă revista a editat un supliment în exclusivitate cu tematică de marină. Ca directori de-a lungul anilor şi până azi au condus revista George Mihăescu, Ioanichie Olteanu, Ion Bădică, Constantin Novac, Ovidiu Dunăreanu, Ion Ţiţoiu, (din 2002) bucurându-se de sprijinul unui mare număr de colaboratori, oameni de cultură din diferite domenii şi din marină.

TONAJ *MC* Volumul spaţiilor interioare ale unei nave, stabilit după norme naţionale sau pe baza unor reguli adoptate prin convenţiile internaţionale în vigoare, T. reprezintă capacitatea spaţială şi nu trebuie confundat cu „deplasamentul" sau „capacitatea de încărcare". T. se determină prin calcul, în urma măsurătorilor, şi se exprimă printr-o cifră obţinută pe baza unor formule stabilite prin regulile Convenţiei Internaţionale asupra măsurării tonajului navelor (Londra 1969) la care România a aderat în 1976 (Decret Cons. de Stat 23/76). În înţelesul Convenţiei, expresia „tonaj brut" redă dimensiunile maxime ale unei nave, determinate conform dispoziţiilor acesteia, iar expresia „tonaj net" reprezintă capacitatea de utilizare a unei nave determinată în acelaşi fel. Determinarea TB şi TN se face de către organele abilitate sau autorizate de administraţie (guvernul ţării de pavilion) care eliberează navei un certificat internaţional de tonaj (model 1969) în care se specifică aceasta. Unele state (exemplu Marea Britanie şi administraţiile unor canale internaţionale – Suez, Panama ş.a.) aplică regulile de măsurătoare a

tonajului cu anumite particularităţi. Dacă unele caracteristici ale navei sunt modificate şi rezultă o mărire a tonajului net determinat anterior trebuie ca TN al navei, corespunzător noilor caracteristici, să fie stabilit şi aplicat în cel mai scurt timp. Primul regulament de măsurare a tonajului a fost elaborat în ţara noastră de Cdr. Emanoil Koslinski din marina militară. *Sin.* (impropriu) folosit în mod curent pentru deplasamentul navelor de război ca în expresiile: „T. flotei", „T. submarinului", „Lupta pentru tonaj" etc.

TONAJ BRUT *MC* Tonajul brut al unei nave se calculează cu următoarea formulă: $TB = K_1 V$ în care:

V = volumul total al tuturor spaţiilor închise ale navei exprimat în metri cubi (*v.* spaţii închise), $K_1 = 0{,}2 + 0{,}02 \log 10\ V$.

TONAJ DEADWEIGHT *MC* (tdw) Capacitatea totală de încărcare a unei nave comerciale, exprimată în tone-greutate. T.D. reprezintă greutatea totală ce se poate încărca pe o navă până la pescajul maxim permis are valoare constantă şi este egal cu diferenţa dintre deplasamentul navei încărcate la linia de încărcare de vară în apă de mare şi deplasamentul navei goale, măsurându-se în tone lungi (1016,047 kg) sau în tone metrice (1 000 kg.). Capacitatea totală de încărcare cuprinde: greutatea mărfurilor, combustibilului şi lubrifianţilor, apei (pentru maşini, de băut şi de spălat), balastului, echipajului şi bagajelor, proviziilor şi materialelor de întreţinere, greutăţilor fixe (ancore, elice de rezervă, piese etc.); *sin.* capacitate deadweight. **T.D. net** Cantitatea de marfă exprimată în tone lungi sau în tone metrice, pe care o poate încărca o navă până la linia de încărcare de vară în apă de mare. Se determină scăzând din capacitatea totală de încărcare a navei greutăţile însumate ale combustibilului şi lubrifianţilor, apei de la bord, balastului, echipajului şi bagajelor, proviziilor şi materialelor de reparaţii, precum şi greutăţile fixe, toate acestea fiind exprimate în tone; *sin.* capacitate de încărcare marfă, T.D. cargo.

TONAJ GLOBAL Termen utilizat pentru indicarea capacităţii totale de încărcare a navelor unei flote sau a navelor destinate unui anumit transport.

TONAJ INTERNAŢIONAL Tonaj recunoscut de toate ţările globului.

TONAJ NET *MC* Tonajul net (TN) al unei nave se calculează cu formula:

$$TN = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + K_3 \left(N_1 \frac{N_2}{10}\right)$$ în care

a) factorul $\left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ nu trebuie să fie mai mare decât 1;

b) termenul $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ nu trebuie să fie mai mic decât 0,25 TB;

c) TN nu trebuie să fie mai mic decât 0,30 TB şi unde

V_c = volumul total al spaţiilor de încărcare exprimat în metri cubi;

$K_2 = 0{,}2 + 0{,}02 \log 10\ V_c$;

$K_3 = 1{,}25 \frac{TB + 10\,000}{10\,000}$;

D = înălţimea de construcţie la mijlocul navei exprimată în m;

d = pescajul în afara coastelor măsurat la mijlocul navei în m;

N_1 = numărul de pasageri în cabine cu nu mai mult de 8 cuşete;

N_2 = numărul de pasageri alţii decât cei din cabine cu mai mult de 8 cuşete;

$N_1 + N_2$ = numărul de pasageri pe care nava este autorizată să-i transporte (când $N_1 + N_2$ este mai mic decât 13, suma lor este egală cu zero);

TB = tonajul brut al navei.

TONAJ REGISTRU CANAL PANAMA Tonajul registru al unei nave, determinat după regulile speciale ale Administraţiei Canalului Panama şi în funcţie de care se percep taxele de trecere prin canal. Ca regulă practică generală, tonajul registru brut Canal Panama este mai mare cu aproximativ 10%, iar tonajul registru net cu aproximativ 25% decât tonajele registru engleze corespunzătoare pentru aceeaşi navă.

TONAJ REGISTRU CANAL SUEZ Tonajul registru al unei nave, determinat după regulile speciale ale Administraţiei Canalului Suez şi în funcţie de care se percep taxele de trecere prin acest canal. Tonajul registru Canal Suez este cu aproximativ 5% mai mare, iar tonajul registru net cu 30% mai mare decât cele engleze.

TONAJ TAMISA Tonaj măsurat după regula empirică, potrivit căreia $T = l^2 \frac{L - l}{188}$. Se aplică numai ambarcaţiunilor de regată.

TONAJUL CORIDOARELOR Volumul spaţiilor interpunţilor situat între puntea de tonaj şi puntea superioară. Intră în compunerea tonajelor brut şi net. În cazul navelor shelter-deck spaţiul coridorului shelter intră în calculul tonajului registru net numai în varianta de exploatare cu shelter-deck închis.

TONAJUL ÎNTREPUNŢILOR Volumul cuprins între puntea de tonaj şi puntea superioară.

TONĂ 1. Unitatea de măsură pentru deplasament (greutate), egală cu 1 000 kg (**T. metrică** sau **T. deplasament**) sau cu 1016,047 kg (**T. engleză**). 2. Unitate de măsură pentru capacitatea cubică, egală cu 35 de picioare cubice.

TONĂ AMERICANĂ Unitate de măsură pentru deplasament, egală cu 2 000 de livre sau cu 907,18 kg; *sin.* T. scurtă.

TONĂ DE CAPACITATE 1. Unitate de măsură, egală cu 42 de picioare cubice sau cu 32,72 busheli englezi sau cu 33,75 busheli SUA. 2. Unitate de măsură pentru capacitatea de încărcare, egală cu 2 240 de livre.

TONĂ DE NAVLU Unitate de măsură a greutăţii şi volumului, egală cu 1,12 m^3 sau cu 2 240 de livre; se foloseşte pentru calcularea navlului.

TONĂ DEADWEIGHT Raportul dintre capacitatea cubică a navei exprimată în picioare cubice şi capa-

citatea deadweight exprimată în tone; reprezintă indicele de stivuire al mărfii. La navele moderne valoarea T.D. depăşeşte 70 p.c.

TONĂ ENGLEZĂ Unitate de măsură pentru greutate, egală cu 1 016,047 kg; *sin.* T. lungă.

TONĂ REGISTRU Unitate de măsură pentru volum, egală cu 100 de picioare cubice sau cu 2,8312 m^3. A fost adoptată de toate ţările pentru măsurarea tonajului registru al navelor.

TONĂ SCURTĂ *sin.* T. americană.

TONĂ VAMALĂ Unitate de măsură pentru mărfuri în porturile SUA.

TONGA Arh. vulcanic şi coraligen în S Oc. Pacific situat la 2 200 km NE de Ins. Noua Zeelandă. Format din 200 ins. Cca 95 mii loc; supr. totală 697 km^2; relief muntos cu numeroşi vulcani, alt. max. 1 029m. Climă tropicală oceanică. Păduri tropicale. Culturi de cocotieri, bananieri, citrice, ananas, copra. Export: banane, copra; import: textile, prod. alim. Pescuit. Pr. oraş: Nuku'olofa (Ins. Tongatapu). *ist.* Descoperit în 1642 de navigatorul olandez A. I. Tasman. Din 1845, sub protectorat britanic. Din 1970, stat independent.

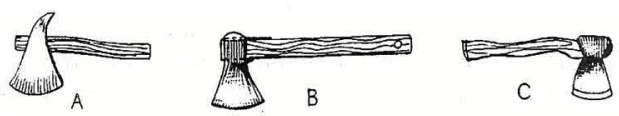
TONKIN (Tongking, Bac Bo) Golf în M. Chinei de Sud, între ţărmurile Chinei şi R.D. Vietnam, separat de largul mării prin Ins. Hainan. Ad. max. 82 m; maree cu ampl. 5,9 m.

TONNAGE 1969 *MC* Convenţie internaţională elaborată în anul 1969 asupra măsurării tonajului navelor. Intră în vigoare pe plan internaţional la 18 iulie 1982, iar în România la 3 feb. 1976. A fost ratificată în 109 ţări.

TOPENANT *pesc.* Curent longitudinal de parâmă, pe care se fixează plasa traulului; *v. fig.* traul.

TOPO Navă de cabotaj cu vele aurice, folosită în apele ce scaldă coastele Italiei.

TOPOR T. de abordaj *ist.* Armă veche pe care gabierii o foloseau în lupta la abordaj. **T. de barcă de salvare** Obiect de armament cu care se taie, la nevoie, barbeta. **T. de gheaţă** T. special pentru tăiat gheaţa. **T. de marangoz** T. folosit de marangozi la construcţia navelor din lemn.



Topoare:
A – de abordaj; *B* – de barcă de salvare; *C* – de gheaţă.

TORENT Curs de apă temporar care apare de obicei în urma unor ploi abundente, având o mare viteză şi putere de eroziune şi care acţionează pe pantele înclinate; *sin.* şuvoi.

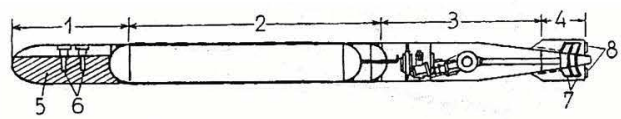
TORNADO *MN* Denumire dată în America trombelor de vânt, iar în Africa de Vest, vârtejurilor de vânt care însoţesc o furtună. Se produc de obicei în perioadele de trecere de la anotimpul ploios la cel uscat şi invers.

„TORNADO" *spt.* Tip de catamaran sportiv construit din lemn şi mase plastice armate cu fibre de sticlă. Prototipul a fost proiectat de Rodney Marsh din Teynham (comitatul Kent, Marea Britanie) în 1966 în cadrul unei competiţii de selecţionare a unui catamaran de curse cu echipaj de două persoane conform regulilor stabilite de Uniunea de Yachting de Regată pentru clasa „B". Selecţionarea sa pentru regatele internaţionale s-a făcut în anul 1976. Atingând viteze de până la 25 de noduri, „Tornado" s-a dovedit a fi cea mai rapidă ambarcaţiune participantă la regata de la Jocurile Olimpice.

TORONTO Oraş-port în Canada la lacul Ontario. Din 1959, după regularizarea Fl. St. Laurenţiu, a devenit accesibil navelor oceanice. Cca 2,5 mil. loc. Important centru industrial: ind. constr. de automobile, vagoane şi aparataj electrotehnic, prelucrarea petrolului, metalurgia aluminiului. Centru comercial şi financiar. Nod de comunicaţii. Aeroport.

TORPILÁ A lovi o navă sau un alt obiectiv lansând o torpilă sau o jerbă de torpile.

TORPILĂ 1. *mil.* Armă submarină destinată distrugerii operei vii a navelor adversarului. A apărut în marina militară americană în timpul războiului civil sub denumirea de **T. de şcondru**. A fost înlocuită în 1890 cu T. autopropulsată clasică (inventată încă din 1867). Se



Torpilă cu vapori şi gaze:
1 – con de război; *2* – rezervoare; *3* – motor; *4* – coadă; *5* – încărcătură de exploziv; *6* – încărcătură de amorsaj; *7* – elici contrarotative; *8* – cârme.

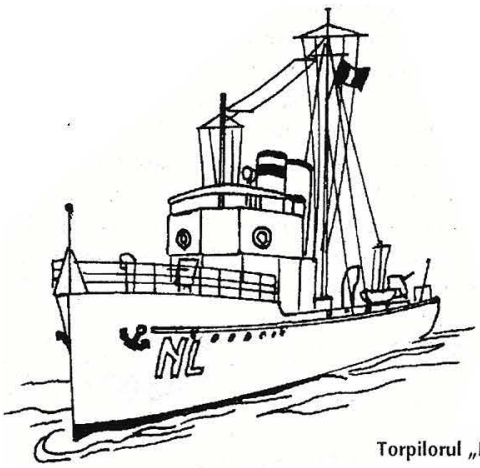
compune din conul de război (cu exploziv) ce poate fi înlocuit cu un con de exerciţiu fără exploziv, rezervorul de aer, motorul, instalaţia pentru menţinerea la adâncimea reglată, giroscopul pentru menţinerea drumului şi cârmele verticale şi orizontale. T. au fost perfecţionate în timpul celui de al doilea război mondial când au apărut **T. cu vapori şi gaze, T. electrice**, fără siaj, **T. acustice, T. magnetice, T. ghidate prin cablu, T. antisubmarine** ş.a. 2. *ist.* Prima denumire dată minei. **T. automobilă** *ist.* Prima denumire dată T. pentru a o deosebi de T. fixă şi de **T. de şcondru. T. divergentă** *ist.* Armă submarină (1870–1890) constând dintr-o încărcătură de exploziv remorcată, care trebuia trecută prin prova navei inamice. Nu a fost folosită în război. **T. fixă** *ist.* Denumire dată minei la apariţia T. automobile.

TORPILĂ AUTODIRIJATĂ Torpilă dotată cu un sistem de autodirijare care descoperă ţinta, determină poziţia acesteia faţă de axul longitudinal al torpilei şi elaborează comenzile necesare sistemului de dirijare. Sistemul acustic de dirijare, activ, asigură dirijarea torpilei asupra ţintei după impulsurile sonore reflectate de aceasta; *sin.* torpilă autoghidată.

TORPILĂ-OM *ist., mil.* Armă submarină sistem torpilă condusă la ţintă de 1–2 persoane cu scopul de a distruge nave mari sau instalaţii hidrotehnice inamice. Era o torpilă obişnuită prevăzută cu un scut hidrodinamic şi aparat de respirat sub apă pentru protecţia conducătorilor sau un aparat construit special în acest scop la care se ataşa torpila. În al doilea RM, T-O. au fost folosite în flotele militare ale Angliei, Germaniei, Italiei şi Japoniei, fiind transportate în zona de acţiune de către Sm. Din construcţie, aparatul era

prevăzut cu un sistem de desprindere de încărcătura explozivă şi de întoarcere la Sm. după executarea misiunii. În flota japoneză s-au folosit T-O. cu echipaje de sacrificiu care-şi pierdeau viaţa în momentul producerii exploziei.

TORPILOR 1. *mil.* Navă militară cu un deplasament de 250–1 500 t (apărută către 1880). Destinată iniţial torpilării navelor mari; după apariţia submarinelor, T. a fost folosit şi pentru combaterea acestora. Ulterior, T. a fost înlocuit cu



Torpilorul „Năluca"

distrugătorul. În perioada interbelică au reapărut T. de 600–1 000 t, care însă au fost abandonate după cel de al doilea război mondial. Flota noastră a fost dotată după Războiul de Independenţă cu trei T. – Năluca, Sborul şi Zmeul – care au intrat în serviciu în 1888; ele au servit în flotă şi în primul război mondial. După încheierea păcii, s-au primit, ca despăgubiri de război din flota austro-ungară, trei T. (1918) care au fost botezate cu vechile nume – Năluca, Sborul, Zmeul; după cca 40 de ani de serviciu ele au fost radiate de pe lista flotei (1962). **T. ambarcat** *mil.* T. de dimensiuni reduse ce era transportat la locul acţiunii la bordul unei nave de transport torpiloare. **2.** Marinar specializat în reglarea, întreţinerea şi lansarea torpilelor.

TORPILOR-MINER *ist.* Marinar specializat în executarea de distrugeri.

TORRES Str. între Pen. York (Australia) şi Ins. Noua Guinee care leagă apele M. Coralilor (Oc. Pacific) cu cele ale M. Arafura (Oc. Indian). Lăţimea min. 85 km, max. 170 km.; ad. min. 9 m; ad. şenalului navigabil 14 m. Puternici curenţi de maree. Presărată de numeroase ins. coraligene. Poartă numele descoperitorului str. (1606), navigatorul spaniol Luis Vaez Torres.

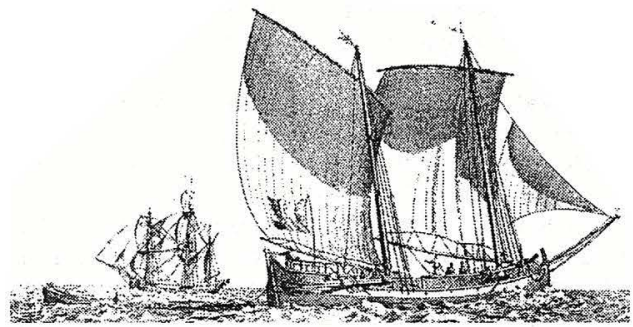
„TOULONNAISE" Velier tip goeletă cu doi arbori sub pavilion francez. Nava a fost construită în anul 1823 la şantierul naval din Toulon, Franţa. A fost prima navă de acest tip armată de luptă şi folosită de marina militară. Participă la numeroase confruntări cu navele flotei spaniole şi la misiuni militare în zone îndepărtate, ca cea din Port Royal-Martinica. În anul 1834 este retrasă în portul în care a fost construită, Toulon, şi casată. Caracteristici: deplasament 112 t; dim. 25,30 × 6,40 × 2,77 m; echipaj 32 oameni; armament VIII tunuri.

„TOVARIŞCI I" (Ex. „Lauriston") Velier tip barc cu patru arbori sub pavilion rusesc. A fost construit în 1892 pentru un consorţiu anglo-rus, destinat transportului de mărfuri. A efectuat curse pe linia Liverpool – Calcutta – Rangoon. În 1926–1927, după reparaţii capitale, a intrat în proprietatea statului rus fiind rebotezată „Tovarişci". A navigat pe linia Murmansk – Montevideo – Buenos Aires. În 1944 a fost scufundat de aviaţia germană. Caracteristici: depl. 2472 t; dim: 88 × 12,9 × 8,1 m; echipaj: 30 oameni.

„TOVARIŞCI II" (Ex. „Gorch Fock") Navă-şcoală cu vele cu trei arbori de tipul „Mircea II" construită în anul 1933 la ŞN Blohm & Voss din Hamburg (Germania); a servit ca navă-şcoală în flota germană până în 1945 când s-a scufundat în largul portului Stralsund de la M. Baltică. Sovieticii au ranfluat nava în 1948, au reparat-o, iar din 1951 au folosit-o sub numele de „Tovarişci" pentru marina lor comercială, având baza la Odessa. A participat la numeroase ceremonii navale şi regate obţinând câteva premii importante. Caracteristici: depl. 1784 t; dim: 89 × 12 × 5,20 m; echipaj 250 oameni.

TOWNSVILLE Oraş în NE Uniunii Australiene (statul Queensland). Port la ţărmul M. Coralilor. Cca 65 mii loc. Centru al zonei agricole şi de minerit. Ind. siderurgică, metalurgia neferoaselor, ind. chimică. Export: min. de zinc, plumb, cobalt şi cupru, piei, zahăr, bumbac, lână, carne.

TRABACOL Navă de cabotaj cu vele aurice, folosită în M. Adriatică.


Trabacol

TRABZON Oraş în N Turciei şi important port la M. Neagră. Cca 89 mii loc. Ad. la intrarea în port 10 m. Portul este specializat în traficul mărfurilor în vrac: minereu de fier, cărbuni, cereale. Lung. frontului de cheuri 1500 m, cu ad. de 10 m. Traficul anual de mărfuri cca 3 mil. t. Export tutun, mărfuri generale. Asigură tranzitarea unor mărfuri către Iran. Ateliere reparaţii pentru nave de mic tonaj. *ist.* Întemeiat în jurul anului 750 î.Hr. de colonişti greci. Important port în estul Imperiului Roman. Centru comercial al Imperiului Bizantin (sec. V–XIII). Cap. Imperiului Trapezund (1204–1261). Cucerit de turci în 1461. S-a numit şi Tranpezunt (Trebizonda).

TRAFALGAR *geogr.* Cap situat în extremitatea de SV a Spaniei, între porturile Algesiras şi Cadiz, imediat la N de ieşirea din Str. Gibraltar. *ist.* În apele din apropierea C. Trafalgar a avut loc la 2 oct. 1805, în timpul războaielor napoleoniene, celebra bătălie navală cu acelaşi nume a flotelor cu vele în care escadra britanică (27 nave de linie) sub comanda Am. Nelson, folosind o tactică manevrieră, a câştigat victoria asupra flotei franco-spaniole (18 nave de linie franceze şi 15

spaniole) comandată de VAm Villeneuve. În urma bătăliei, esc. franco-spaniolă a pierdut 18 nave şi 7000 de oameni, iar englezii 1700 de oameni, printre care şi Nelson însuşi. Bătălia de la Trafalgar a asigurat Angliei dominaţia mărilor pentru o lungă perioadă de timp.

„TRAFALGAR" H.M.S. (Her Majesty's Ship) Submarin de atac britanic cu propulsie nucleară, primul dintr-o serie de şapte intrate în serviciu în perioada 1983–1991. Lung. 85,4 m; deplasament 4700/5200 t; vit. în imersiune 32 Nd; atinge adâncimi de peste 300 m. Echipaj cca 130 oameni. În afară de armamentul obişnuit al Sm. minero-torpiloare, ele dispun de rachete antinavă de tip „Sub Harpoon" şi pot fi înarmate cu avioane-proiectil (numite şi „rachete cu aripi" sau „rachete de croazieră") **Tomahawk**, a căror bătaie maximă permite lovirea unor obiective situate în adâncimea teritoriului inamic. Torpilele folosite sunt de tip „Spearfish" (533 mm), cu dirijare prin cablu.

TRAFIC Frecvenţa operaţiunilor de transport efectuate de anumite mijloace de transport, în condiţiile date şi într-un anumit interval de timp. **T. naval** Numărul total al navelor de transport care s-au deplasat dintr-un port pe fluviu, canal, mare sau ocean, precum şi cantitatea de marfă (pasageri) transportată într-o unitate de timp.

TRAGĂ *sin., înv.* picior al unei manevre.

TRAGE 1. *mil.* A executa foc. ◇ **„T. în goană"** A T. în sectorul prova în timp ce se dă goană unei nave inamice. **„T. în retragere"** A T. în sectorul pupa asupra inamicului care dă goană navei proprii. **„T. în plin lemn"** *ist.* A T. în corpul unei nave inamice. **„T. la desarborare"** *ist.* A T. în catargele unei nave inamice. **2. „Epava de la kilometrul ... trage".** Curentul merge către epavă.

TRAGE ÎN PARÂME, a se ~ A deplasa o navă de-a lungul cheului, virând parâmele cu ajutorul cabestanului sau al vinciului.

TRAGE LA EDEC A deplasa o navă, trăgând-o cu ajutorul unei parâme de pe mal.

TRAGE LA RAME *sin.* a rama.

TRAGE PE ANCORE, a se ~ A manevra o navă în port, dând o ancoră cu barca sau cu remorcherul şi virând lanţul sau cablul.

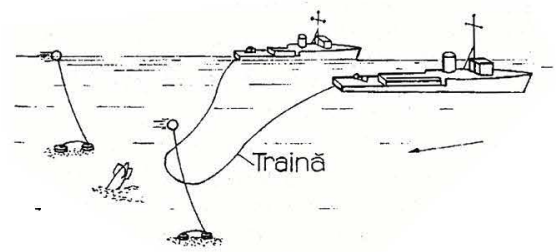
TRAGE PE USCAT/PLAJĂ A scoate o barcă pe plajă/uscat, trăgând-o cu un palanc a cărui macara fixă se leagă la ancora bărcii înfiptă în mal, rostogolind-o apoi pe şcondri aşezaţi sub chilă. Vikingii îşi transportau astfel drakarele între două cursuri de apă.

TRAGERE DIN MURĂZI Tragerea mărfurilor de lângă murada hambarelor până în dreptul gurii de magazie, sub cârligul bigii.

TRAGERE REDUSĂ *mil.* Tragere de exerciţiu executată cu un tun redus.

TRAIECTORIE *mil.* Linia continuă descrisă în spaţiu de mişcarea masei unui corp mobil (proiectil, rachetă, torpilă, bombă) din punctul de plecare şi până în punctul de impact cu ţinta. **T. proiectilului,** T. centrului de greutate al proiectilului de artilerie după ieşirea din canalul ţevii tunului şi până la impactul cu ţinta. **T. torpilei** T. centrului de greutate al torpilei din momentul plecării din instalaţia de lansare (ieşirii din tubul lanstorpile) şi până la punctul de impact. **T. rachetei,** curba complexă în spaţiu descrisă de centrul de greutate al rachetei a cărei formă depinde de destinaţia şi tipul rachetei, sistemul de comandă, metoda de ghidare etc.

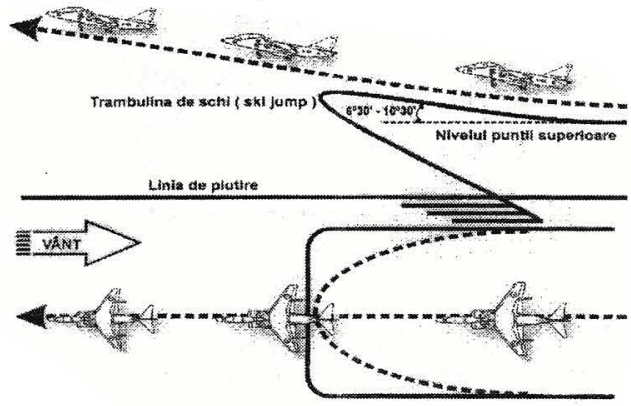
TRAINARE Procedeu de căutare a obstacolelor, obiectelor pierdute etc. cu ajutorul unei parâme metalice remorcate la capete de două ambarcaţiuni, formând astfel o buclă care se târăşte pe fundul mării.



Trainare

TRAINĂ Parâmă de sârmă, lanţ sau o combinaţie a acestora, trasă prin apă de ambele capete de către două nave (ambarcaţiuni), formând o buclă care, alunecând pe fund, permite descoperirea prin agăţare a obiectelor scufundate (ancore, torpile de exerciţiu, epave etc.).

TRAMBULINĂ DE SCHI (*engl.* „Ski Jump") Punte de decolare-apuntare a avioanelor terminată spre prova cu o rampă arcuită în sus ca o trambulină de schi. Parcurgând această trambulină cu motoarele în plin, avionul se desprinde de navă şi îşi ia zborul după un rulaj foarte scurt. Metoda a fost pusă la punct în Marea Britanie în anul 1980, fiind răspândită în prezent în mai multe ţări. Trambulina este arcuită cu un unghi între 6°30'–10°30'. La început, trambulina a fost montată pe nave mari existente (crucişătoare, portavioane mici), trecându-se apoi la construirea de unităţi prevăzute prin proiect cu o asemenea instalaţie. Navele prevăzute cu trambulină folosesc avioane speciale cu decolare şi apuntare scurtă şi pe verticală (V/STOL). Cele mai cunoscute avioane de acest tip folosite în flote sunt „Sea Harrier" şi Jak-38 „Forger".



Trambulină de schi (Ski jump)

TRAMONTANA Vânt de Nord în M. Mediterană.

TRAMP Cargou care nu are linie (rută) fixă, transportând mărfuri pentru orice port; *v.* navă-tramp.

TRAMPING *MC* Transport efectuat în orice parte a lumii cu nave angajate, de regulă, prin contract fără a fi

subordonate unei linii regulate sau a urma un itinerar anumit (nave tramp).

Tranchet

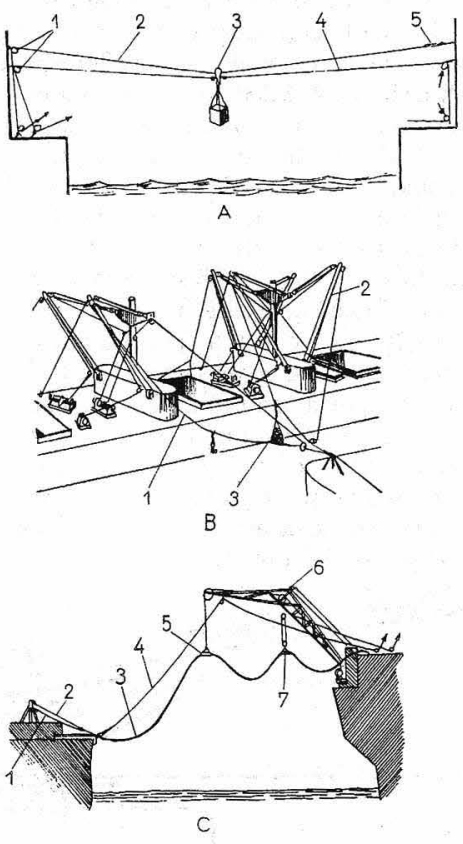
TRANCHET 1. Apărătoare constând dintr-o piesă cilindrică din lemn, înfăşurată cu parâmă şi învelită, eventual, cu pânză de vele; T. este menţinut în poziţie verticală sau orizontală cu ajutorul unor barbete. **2.** Apărătoare fixă de cheu constând dintr-un şcondru orizontal.

TRANSATLANTIC Navă mare de pasageri, care traversează Oceanul Atlantic.

TRANSBORDARE *v.* transfer (1).

TRANSCONTAINER Container construit conform recomandării R 688 a Organizaţiei internaţionale de standardizare, având secţiunea standard de 8 × 8 picioare; poate fi folosit în efectuarea transporturilor combinate: navă-tren-autovehicul.

TRANSFER 1. Manevră executată în mare de transbordare a oamenilor, materialelor, muniţiei, combustibilului. Se execută cu ajutorul unui du-te-vino prevăzut cu un

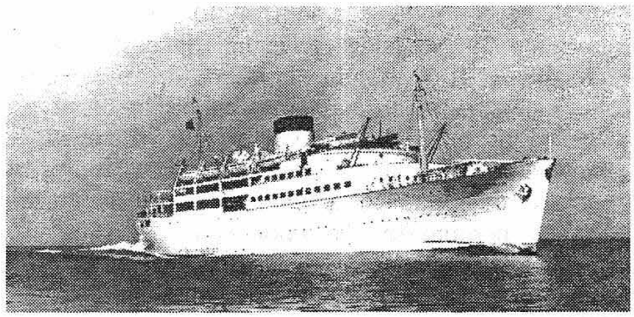


Transfer:
A – cu filieră simplă: *1* – pastică; *2* – filieră; *3* – călător; *4* – trăgător; *5* – zbir. *B* – cu filieră dublă: *1* – trăgător; *2* – bigă; *3* – încărcătură. *C* – la făcut păcură în mers: *1* – atârnător de furtun; *2* – sârmă de suspendare; *3* – furtun; *4* – parâmă de recuperare; *5* – jgheab lucrător; *6* – cranic; *7* – jgheab fix.

călător, de care se suspendă scări de T., scaune de T. sau containere cu muniţie, materiale etc. Plinul de combustibil în mare se face printr-un furtun susţinut de jgheaburi. Pentru efectuarea T. de oameni şi de materiale, navele se aşază paralel, iar pentru facerea plinului de combustibil ele merg în paralel sau una în pupa celeilalte; *sin.* transbordare. **2.** *sin.* deplasare laterală.

TRANSFILAJ *sin.* firuială.

„TRANSILVANIA" Cea mai mare navă de pasageri românească. Construită la Copenhaga în 1938, a intrat în serviciu în acelaşi an pe linia Constanţa – Istanbul – Pireu – Alexandria – Tel Aviv – Salonic. Caracteristici: depl 7 077 t; dim. 128,55 × 17,60 × 9,22 m; vit. 22 Nd. Total echipaj şi pasageri 562 oameni. A fost scoasă din serviciu în 1975.



Transilvania

TRANSPARENŢA APEI DE MARE Calitatea apei de mare de a fi transparentă. Transparenţa depinde de prezenţa în apă a particulelor de natură minerală şi organică în suspensie, de intensitatea luminii şi de unghiul de incidenţă a acesteia pe suprafaţa apei. Pentru măsurarea T. se foloseşte discul lui Secchi. (*v.*).

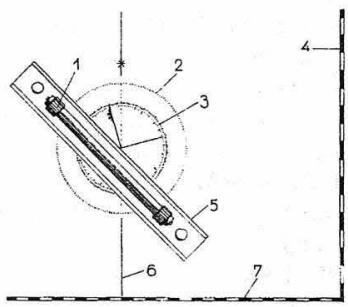
TRANSPORTOR DE AVIOANE *mil., ist.* Navă pentru transportul şi lansarea hidroavioanelor. După primul război mondial, odată cu apariţia portavioanelor, T.d.A. au ieşit din compunerea flotelor.

TRASÁ 1. A trage cu un creion pe hartă un drum sau un relevment. **2.** A desena în sala de trasaj planul de forme al unei nave. **3.** A desena planul unei vele.

TRASAJ NAVAL Operaţia de trasare a planului de forme în general şi a elementelor componente ale acestui plan, în sala de trasaj, precum şi operaţia de trasare în ateliere speciale a formelor elementelor structurale ale corpului navei, la dimensiunile lor reale, în vederea executării şabloanelor după care se construiesc aceste elemente.

TRASARE Acţiunea de a trasa (1).

TRASATOR NAVAL Tehnician specializat în transpunerea pe planşeta (podeaua) halei de trasaj sau direct pe

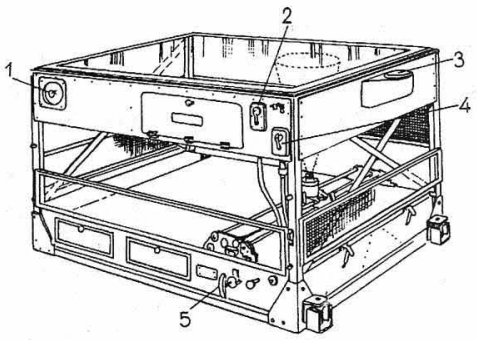


Trasarea drumului cu linii paralele cu rulou:
1 – rulou; *2* – roză adevărată; *3* – roză magnetică; *4* – scara latitudinilor; *5* – linii paralele cu rulou; *6* – meridian adevărat; *7* – scara longitudinilor.

materialul de construcţie a diverselor linii şi forme ale unei nave, la dimensiuni reale, extrase din planurile de construcţie elaborate de serviciul proiectări al şantierului constructor.

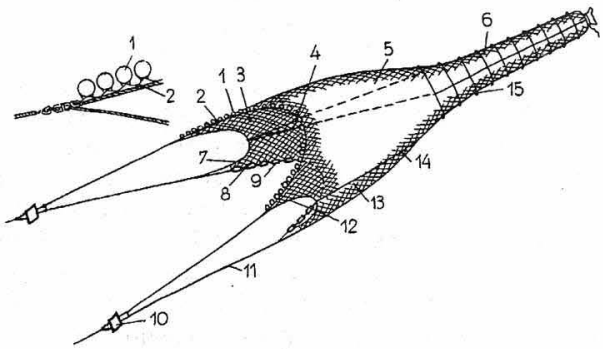
TRASOR DE DRUM Aparat care trasează pe hartă drumul navei pe baza datelor transmise electric de la

compas şi loch. Pe navele de luptă poate trasa atât drumul, cât şi viteza unei ţinte; *sin.* masă trasoare.



Trasor de drum:
1 – obscurator; *2* – reglare manuală E-V; *3* – ceas; *4* – reglare manuală N-S; *5* – schimbător de scară.

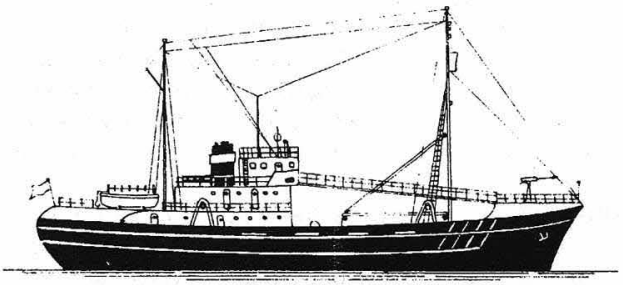
TRAUL *pesc.* Unealtă de pescuit în formă de sac, confecţionată din plasă cu ochiuri de diferite mărimi şi remorcată prin apă de către traulere cu ajutorul a două remorci metalice, denumite vaere. Distingem: **T. pelagice, T. semipelagice** şi **T. de fund.** T. se compune din aripi, matiţă şi sac, precum şi din capac, talpă şi două laterale. Plasa este susţinută de un schelet format din parâme longitudinale sau topenanţi şi din parâme transversale sau centuri. Parâma de la gura T., care are o formă eliptică la deplasarea prin apă, poartă denumirea de hedlain pentru partea de deasupra şi de grundrop pentru partea de dedesubt. Gura T. este menţinută deschisă pe verticală cu ajutorul flotoarelor montate pe hedlain şi al greutăţilor de diferite forme, montate pe grundrop, iar pe orizontală cu ajutorul unor panouri. ◇ „Funda T.!" Comandă la care începe operaţiunea de lansare a T.



Traul:
1 – flotor din aliminiu; *2* – hedlain; *3* – aripă traul; *4* – topenant; *5* – matiţă; *6* – sac; *7* – hedlain lateral; *8* – grundrop; *9* – panou; *10* – parâmă interemediară inferioară; *11* – parâmă intermediară superioară; *12* – aripă traul; *13* – topenant; *14* – centuri-sac.

TRAULARE Pescuit cu traulul în bord sau prin pupa. Se poate executa şi cu două traulere.

TRAULER Navă de pescuit care foloseşte traulul. **T.-uzină** Navă modernă de pescuit în larg, cu traulare prin pupa; este echipată cu sisteme mecanizate de pescuit, prelucrare, congelare şi depozitare a produselor de peşte (peşte congelat, făină şi ulei de peşte) în spaţii răcite. Caracteristici: 1500–2000 tdw; dim. 80–95 × 14–16 × 5 m; vit. 13 Nd; autonomie 60–90 zile. Primele traulere-uzină româneşti, destinate pescuitului oceanic, au intrat în producţie în 1964.



Trauler

TRAULIST *pesc.* Pescar care manevrează un traul pe trauler.

TRAVERS Direcţie care face un unghi de 90° cu axul navei ◇ „La T. babord/tribord" Perpendicular pe axul navei în babord/tribord.

TRAVERSÁ 1. A prinde ancora cu cârligul de traversieră şi a o aşeza orizontal. **2.** A aşeza o vergă travers pe punte pentru a o încrucişa apoi în arboradă. **3.** (*despre valuri*) A aduce o ambarcaţiune între valuri. **4.** A pune la post traversa ancorei. **5.** *sin.* a ambosa. **6.** (*despre remorcher*) A fi tras travers de nava remorcată. Dacă nu molează imediat remorca, remorcherul traversat se răstoarnă. ◇ „A se T." (*rar*) A cădea între valuri.

TRAVERSADĂ 1. Marşul unei nave între două porturi situate pe malurile opuse ale unei mări sau ale unui ocean. **2.** *fl.* Mers oblic pe fluviu.

TRAVERSAREA ECUATORULUI Intersectarea de către o navă în marş a liniei ecuatorului terestru. Evenimentul este sărbătorit prin tradiţie de către marinari, organizându-se o serbare simbolică pentru cei de la bord care trec pentru prima dată ecuatorul.

TRAVERSĂ 1. Legătură la cheu sau la altă navă, dată perpendicular pe axul navei; *sin., fl.* tresă. **2.** Grindă transversală între două coaste ale osaturii navei. **T. seacă** T. care nu susţine o punte. **T. deviată** Grindă radială la boltă, care susţine puntea. **3.** Tub din masă plastică umplut cu aer, folosit ca întăritură transversală a unei plute pneumatice. **4.** Tijă transversală pe un obiect, de ex.: **T. de hamac** T. care ţine hamacul deschis; **T. de scară** T. de care se prind lanţurile scării şi palancul gruii de scară. **5.** *v.* ancoră.

TRAVERSIERĂ Lanţ care are la capăt un cârlig de T. cu ajutorul căruia se traversează ancorele tip amiralitate; *v. fig.* gruie de ancoră.

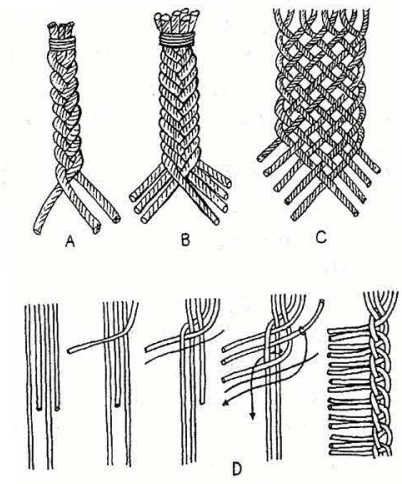
TRAVERSINĂ *sin.* semitraversă.

TRĂGĂTOR 1. Capătul de care se trage al curentului unui palanc. **2.** Manevră care trage în afara bordului (**T. exterior**) sau în interiorul acestuia (**T. interior**).

TREAPTĂ DE VITEZĂ Viteză stabilită în prealabil pentru fiecare gradaţie a telegrafului maşinii, variind de la navă la navă. Astfel, viteza corespunzătoare aliurii „Toată forţa" în cazul unui cargou este mai mică sau cel mult egală cu aliura „Încet" ce caracterizează un distrugător.

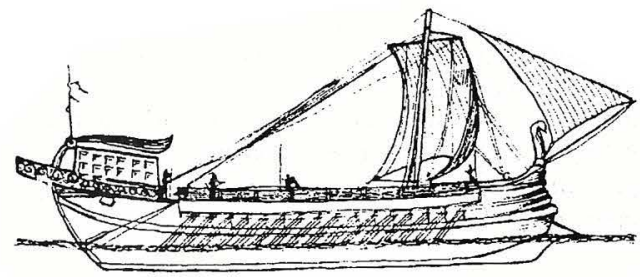
TRECERE 1. *v.* matiseală. **2.** *v.* încărcare.

TRECEREA DE NORD-EST *v.* Pasajul de Nord-Est.
TRECEREA DE NORD-VEST *v.* Pasajul de Nord-Vest.
TRECERE LA MERIDIAN *sin.* culminaţie.
TRECHANDIRI (Trehandiri, Trihandin) **1.** Tip de cocă specific grecească, având prova şi pupa ascuţite, etrava arcuită, iar etamboul (de regulă drept) uşor înclinat spre exterior. **2.** Navă cu corp de tip **trehandiri** şi cu greement de diferite forme (de regulă braţieră) folosită în Levant mai ales pentru cabotaj.
TREI ARBORI *sin.* navă cu trei arbori. **T.A. pătrat** Navă cu T.A. cu greement pătrat. **T.A. barc** Navă cu velele pătrate la trinchet şi arborele mare şi velele aurice la artimon.
TREI INSULE Navă prevăzută cu teugă, castel central şi dunetă, reprezentând tipul obişnuit de cargou; *v. fig.* cargou.
TREIME 1. A treia parte din membrii echipajului, în cazul organizării serviciului la bord pe trei schimburi. **2.** *v.* velă la treime.
TREI PUNŢI *ist.* Navă cu T.P. folosită, în general, ca navă-comandant.
TRESĂ 1. Împletitură plată folosită la chingi, sacheţi etc. Distingem: **T. simplă, T. lată, T. franceză. 2.** *fl., sin.* traversă (1).



Trese:
A – din trei; *B* – din şapte; *C* – franceză; *D* – confecţionarea unei trese late.

TRIANGULUS AUSTRALE Constelaţie având steaua nautică Atria.
TRIATIC *v.* Strai triatic.
„TRIBAL" *ist.* Distrugător englez, prima navă din lume cu turbine şi cu căldări ce folosea păcură.
TRIBORD (nu are plural) Partea dreaptă a unei nave sau ambarcaţiuni şi direcţia în spaţiu corespunzătoare acestei părţi (antonim **babord**); pentru evitarea confuziilor, în comenzile la cârmă nu se spune **tribord** (respectiv **babord**), ci **dreapta** (respectiv **stânga**).
TRIBORDEZ Marinar care, în organizarea serviciului la bord pe două schimburi („doimi"), face parte din doimea numită **bordul tribord** (antonim **babordez**).
TRIBUNAL DE PRIZE Tribunal naţional specializat, instituit de statele beligerante în timp de război, cu scopul de a judeca legalitatea capturării şi a confiscării navelor comerciale inamice sau a celor neutre care au călcat legile neutralităţii. Tribunalul de prize aplică în hotărârile sale atât principiile de drept internaţional, cât şi legile naţionale; *v.* priză.
TRIBUNAL MARITIM Tribunal în competenţa căruia intră judecarea cazurilor legate de probleme maritime.
TRIBUŢ, Vladimir Filipovici (1900–1977) Amiral sovietic. În flota rusă din 1918. După absolvirea Şcolii Superioare de Marină a început serviciul pe nave de linie. Între 1939–1947 este şef de stat-major, apoi comandant al flotei din M. Baltică. În al doilea RM a condus operaţiunile flotei din M. Baltică în sprijinul trupelor de uscat ce acţionau în zona litoralului şi împotriva navelor inamice pe mare, atât în defensivă, cât şi în ofensivă (1941–1945) în condiţii extrem de grele din cauza superiorităţii aeriene germane. Între 1949–1960 este şef al Direcţiei Hidrografice a FMM şi inspector pentru marină în cadrul Ministerului Apărării.
TRICOU DE MARINAR Tricou alb cu dungi orizontale albastre, introdus la sfârşitul sec. XVIII sau începutul sec. XIX.
TRIDENT 1. „Arma" lui Neptun. **2.** Simbolul puterii maritime.
TRIERARH *ist.* Comandant de trieră.
TRIERĂ *ist.* Nava de luptă de bază în Grecia Antică. Depl. 230 t; dim.: 40–45 × 6 × 2,3 m; echipaj. 150–170 trăgători la rame, 18–50 luptători, 12–16 marinari. Ca



Trieră greacă cu vele
(reconstituire făcută de Academia navală din Herculane)

mijloc principal de propulsie se foloseau ramele (150–170 rame cu o lungime de 4–4,5 m) dispuse în ambele borduri pe trei rânduri suprapuse (de unde şi numele navei). Ca mijloc auxiliar de propulsie serveau velele. Arma principală a T. era pintenul. *sin.* triremă.
TRIEST (Trieste) Important oraş-port în NE Italiei (Friuli Venezia Giulia) situat în extremitatea g. cu acelaşi nume din M. Adriatică. Cuprinde 4 bazine, fiecare având propria denumire. Lung. frontului de cheuri 16,5 km cu ad. până la 17 m. Traficul anual de mărfuri cca 35 mil. t. Import: petrol, cărbuni, fosfaţi, bumbac, metale; export: cherestea, prod. petroliere, ciment. Prin portul T. se tranzitează mărfuri pentru Austria, Ungaria, Cehia şi Slovacia. În port se află o rafinărie cu o capacitate de 5,2 mil. t/an, legată de o conductă de petrol transalpină ce vine din Germania având lung. de 464 km.Trei ŞN care dispun de 5 docuri uscate unde se construiesc petroliere până la 200 mii tdw şi se execută reparaţii la toate tipurile de nave civile şi militare, incl. Cr.
TRIESTE (*it.* Golfo di Trieste) G. interior al G. Veneţiei la ţărmul de NE al M. Adriatice. Ad. max. 20 m; maree neregulată cu ampl. de 1,2 m. Pe malul g. este aşezat portul Triest. (*v.*).

„TRIESTE" Batiscaf construit de Auguste şi Jacques Piccard pentru Italia. A atins adâncimea de 3 150 m (1953). Devenit proprietatea marinei S.U.A., batiscaful a atins, la 23 ianuarie 1960, în groapa de lângă Ins. Mariane, adâncimea de 10 916 m.

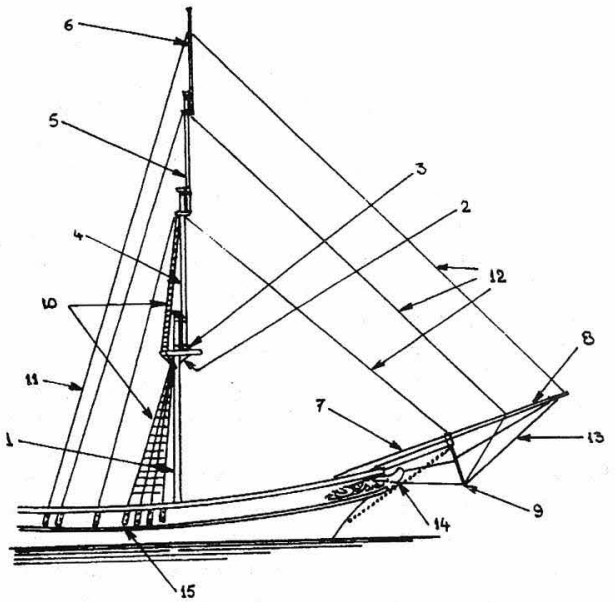
TRIHANDIN Navă de cabotaj cu doi arbori cu vele la treime, folosită în Levant. *v.* şi TRECNANDIRI.

TRIMARAN Ambarcaţiune cu trei corpuri legate între ele printr-o punte; *v.* şi catamaran.

TRINCARIN *înv., sin.* stringher.

TRINCĂ 1. Velă pătrată (prima de jos) pe arborele trinchet; *v. fig.* velatură. **2.** Velă aurică pe arborele trinchet al goeletelor sau ambarcaţiunilor cu doi arbori.

TRINCHET 1. *sin.* arbore trinchet, arborele mic. **2.** Aparţinând arborelui trinchet, de ex., gabierul T.; *sin.* gabierul mic.

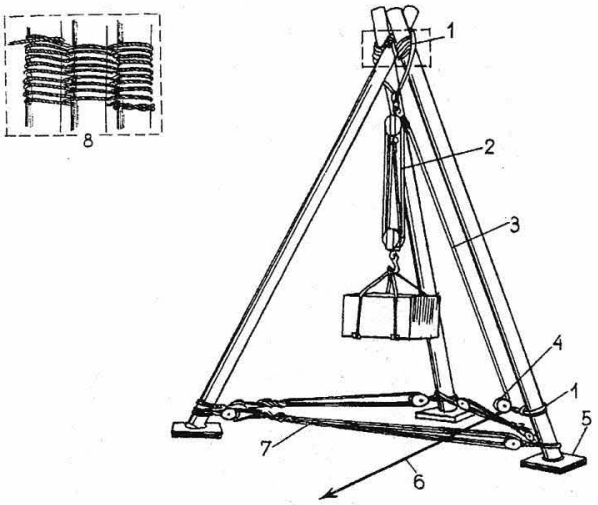


Manevrele fixe ale trinchetului:
1 – coloană; *2* – furcă; *3* – gabie; *4* – arborele gabier; *5* – arboretul zburătorului; *6* – arboretul rândunicii; *7* – bompres; *8* – bastonul bompresului; *9* – martingală; *10* – sarturi; *11* – pataraţine; *12* – straiuri; *13* – subarbe; *14* – subarbă de lanţ; *15* – portsart.

TRINCHETIN Velă latină învergată pe straiul coloanei arborelui trinchet.

TRINIDAD (*sp.* Trinidad – treime. Pe insulă se văd din depărtare 3 piscuri drepte) Ins. în Oc. Atlantic situată în dreptul coastei Venezuelei la NE de delta Fl. Orinoco. Pr. ins. a statului Trinidad şi Tobago. Supr. 4,5 mii km²; cca 1,2 mil. loc. Ţărmuri slab dantelate. Relief muntos în N, alt. max. 940 m, în S vulcani noroioşi, iar în E teren mlăştinos. Climă subecuatorială umedă, păduri veşnic verzi. Culturi de trestie de zahăr, cacao şi alte culturi tropicale. Expl. de petrol, asfalt natural, forestiere. Aeroport internaţional. Pr. oraş: Port of Spain. *ist.* Descoperite de Cr. Columb în 1498, Ins. Trinidad şi Tobago au devenit în 1532 posesiune spaniolă. Ocupate de englezi, au devenit în 1888 posesiuni britanice. Din 1962 T. şi Tobago şi-au căpătat independenţa rămânând membre ale Commonwealthului.

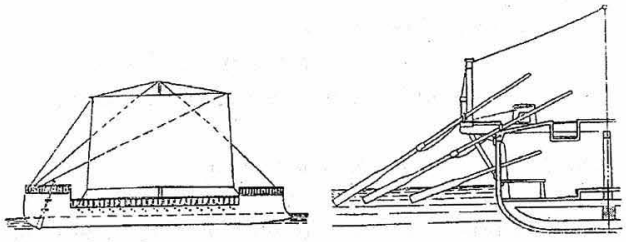
TRIPOD 1. *sin.* catarg tripod. **2.** Instalaţie pentru manevre de forţă, constând din trei şcondri ce formează o piramidă asigurată de o legătură la vârf şi de palancuri de picior.



Tripod:
1 – zbir; *2* – aparat; *3* – curentul aparatului; *4* – pastică; *5* – talpă; *6* – trăgător; *7* – palanc de picior; *8* – legătură de tripod.

TRIPOLI (*arab.* Tarabulus ash-Sham) Oraş-port în N Libanului la ţărmul M. Mediterane. Cca. 200 mii loc. Port petrolier; punct terminus al conductei de petrol de la Kirkuk (Irak). Ind. bumbacului şi alim. Export: petrol şi prod. petroliere (peste 15 mil. t/an), mătase, citrice, lână.

TRIPOLI (*arab.* Tarabulus al-Gharb) Cap. şi principalul port comercial al Libiei situat la ţărmul unui mic golf din M. Mediterană. Cca. 250 mii loc. Lăţimea intrării în port între două moluri 300 m. Lungimea frontului de cheuri 2 km cu adâncimea de 12 m. Pot acosta simultan până la 60 de nave. Traficul anual de mărfuri cca 6 mil. t. Import: prod. petroliere, maşini, cereale; export: ulei de măsline, prod. de pielărie, tutun, prod. meşteşugăreşti. Nod de comunicaţii rutiere şi de caravane. Şantier de reparaţii cu 5 cale de lansare unde se pot repara nave cu un depl. până la 1000 t. Aeroport. Bază Militară Maritimă a flotei Libiene. În apropiere de T. se află ruine din epoca romană. *ist.* Veche colonie feniciană, apoi cartagineză şi romană. Cucerită succesiv de vandali, bizantini, arabi (643) şi turci (1551). În Evul Mediu, important centru de piraţi. În 1911, ocupat de italieni. În al doilea RM, eliberat de trupele engleze. Din 1969 este cap. Republicii Arabe Libia.

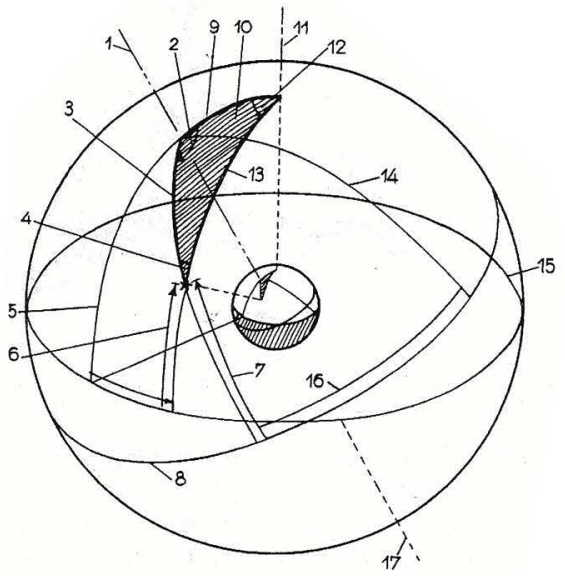


Triremă
A – Triremă; *B* – aşezarea ramelor pe o triremă

TRIREMĂ *ist.* (*lat.* triremis, remus – ramă) Navă militară în lumea antică (Roma, Cartagina) cu trei rânduri de rame, construită după modelul trierei greceşti; *v.* trieră.

TRIUNGHI Pavilion triunghiular la care raportul dintre înălţime şi bază este de cca 1,5/1; *v. fig.* pavilion.

TRIUNGHI SFERIC DE POZIŢIE Triunghi ce rezultă din combinarea sistemelor de coordonate orizontale şi ecuatoriale. În vârfurile sale se află astrul, zenitul şi polul ridicat. Se foloseşte pentru a face punctul astronomic.



Triunghi sferic de poziţie:
1 – Polul Nord; *2* – unghi la pol; *3* – distanţă polară; *4* – unghi paralactic; *5* – vertical; *6* – înălţime; *7* – declinaţie; *8* – ecuator ceresc; *9* – colatitudine; *10* – triunghi sferic de poziţie; *11* – zenit; *12* – unghi la zenit; *13* – distanţă zenitală; *14* – meridian ceresc Greenwich; *15* – orizont ceresc; *16* – unghi orar; *17* – Polul Sud.

TRIUNGHIUL BERMUDELOR Zonă întinsă din Oc. Atlantic cu o formă vag triunghiulară, între coasta sudică a SUA, Arh. Bermudelor şi Antilele Mari, ale cărei limite sunt încă în discuţie, în care se presupune că au dispărut misterios 50 de nave şi 20 avioane fără un motiv aparent. Cercetările oamenilor de specialitate nu au descoperit nimic concludent care să susţină presupusul pericol pentru navigaţia navelor şi zborul avioanelor în zona respectivă. De altfel, marinarii şi piloţii continuă să se aventureze în „triunghi".

TRISTAN DA CUNHA Arh. vulcanic britanic format din 4 ins., situat în S Oc. Atlantic. Supr. 117 km²; cca 350 loc. Relief muntos. Până în 1961 pr. ins. (locuită); reprezenta un con de vulcan stins cu alt. de 2060 m. În 1961 s-a declanşat brusc erupţia vulcanului şi întreaga populaţie a fost evacuată. S-a înapoiat în 1963. Poartă numele navigatorului portughez care a descoperit aceste insule.

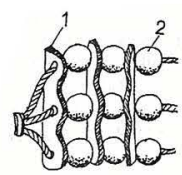
TROMBĂ DE CEAŢĂ *sin.* corn de ceaţă.

TROMBĂ DE VÂNT Tub metalic vertical, curbat la partea superioară în formă de pipă, servind la aerisirea spaţiilor de sub punte, prin rotirea pipei spre vânt sau spre prova.

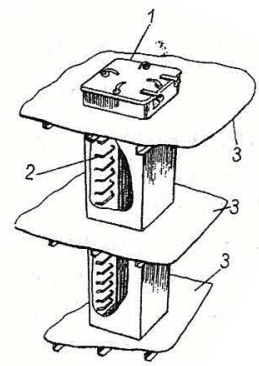
TROMBĂ MARINĂ Vârtej de aer cald şi umed, mai rece spre exterior, având forma unei pâlnii care, trecând deasupra mării, antrenează particule de apă pe verticală sau pe o traiectorie curbă, la o înălţime de cca 100–1000 m; diametrul T.M. este de la câteva zeci de m la sute de m, viteza de deplasare a T.M. la o vit. a vântului de 100 km/h este de 30–40 km/h. Durează de la câteva minute la câteva ore. Prezintă pericol pentru ambarcaţiunile mici, putând produce avarii chiar la navele mari.

TROMP, Maarten Harpertszoon (1598–1653) Amiral olandez. În flotă din 1607. A parcurs toate treptele ierarhiei militare navale de la locotenent la comandant şef al Flotei olandeze (1622–1653). A luptat împotriva piraţilor în Africa de Nord (1617–1619); în războiul purtat de Provinciile Unite împotriva Spaniei a reuşit să surprindă şi să nimicească flota condusă de Antonio de Oquendo la Beachy Head (15 sept. 1629) asigurând supremaţia Olandei pe mare. A curăţat M. Mânecii de piraţi. În cursul primului război naval anglo-olandez pentru stăpânirea mării (1652–1654) a înfrânt escadra amiralului R. Blake în bătălia de la Dungeness (30 mai 1652), dar a pierdut bătălia de la Gabbard Bank (2–3 iun. 1653). Încercând să străpungă blocada instituită de forţele de sub comanda amiralului englez G. Monck, a angajat bătălia de la Terheijde, cunoscută sub numele de Texel, unde a fost grav rănit după care a decedat. A fost o grea pierdere pentru guvernul Provinciilor Unite care apoi au semnat pacea cu Anglia. Maarten Tromp a fost un maestru al tacticii liniare a navelor cu vele pentru a pune în valoare forţa de lovire a artileriei navale.

TROŢĂ 1. *v.* cârmă. **2.** Capăt de saulă, care transmite mişcarea echei rotunde de barcă; *v. fig.* eche. **3.** Dispozitiv de suspensie a unei vergi, compus din furcă şi cercurile troţei. **4.** Idem, compus din mai multe capete de parâmă cu ochiuri, pe care se află mere de lemn separate prin nişte piese, denumite scoarţe.



Troţă de vergă:
1 – scoarţă; *2* – măr.



Trunc:
1 – tambuchi; *2* – scară interioară; *3* – punţi.

TRUNC Puţ de acces de pe punte în diverse compartimente şi magazii ale navei, care se află la o distanţă mai mare de 9% din lăţimea navei, în raport cu unul din borduri.

TRUSA MARANGOZULUI Lădiţă din dotarea tuturor navelor, care conţine sculele necesare şefului de echipaj pentru executarea lucrărilor curente la bord: dălţi şi ciocane de călăfătuit, cavile pentru matisit, ace şi guardamane pentru cusutul velelor etc.

TRUSĂ DE PESCUIT Unul din obiectele de armament

ale bărcii de salvare.

TRUST PORTUAR Monopol de stat sau privat, instituit în vederea administrării şi exploatării complexului de instalaţii hidrotehnice, de depozitare şi manipulare a mărfurilor, dintr-un port sau al unei părţi din port.

TSUGARU (Sangar) Str. între Ins. Honshu şi Hokkaido (Japonia), care leagă M. Japoniei de Oc. Pacific. Lung. 55 Mm (101,8 km), lăţimea 9,7–59,4 Mm (18–110 km), ad. părţii navigabile 110–491 m. Curentul de suprafaţă spre est se deplasează cu vit. de 6,4 Nd (11,8 km/h). Str. este liberă pentru trecerea navelor tuturor statelor. Sub Str. T. a fost construit un tunel (1984) cu o lung. de 53 850 m. Iarna, str. nu este supusă îngheţului; în lunile aug.–sept. bântuie taifunuri. Pr. porturi: Hako- date (Ins. Hokkaido), în acelaşi timp şi BMM; Aomori (Ins. Honshu).

TSUNAMI Val de origine seismică având înălţimea de numai câţiva centimetri la apă adâncă, dar care atinge zeci de metri înainte de a se sparge pe plajă. Invadând coasta, provoacă uneori mari distrugeri; *v.* şi Ţunami, cutremur submarin.

TSUSHIMA (Ţuşima) Arh. în Str. Coreei. Terit. japonez. Supr. totală 700 km²; cca 70 mii loc. Pr. insule: Kamidzima şi Simodzima. Alt. max. 664 m; climă temperată, temp. med. în ian. +4,5° C, aug. +20° C. Pescuit.

TSUSHIMA (Ţuşima) Strâmtoare între Arh. Tsushima şi Ins. Japoniei; parte a Str. Coreei. Lăţimea min. 46 km; ad. şenalului navigabil 93 m. Este străbătută în direcţia NE de curentul cald cu acelaşi nume. Cunoscută şi sub numele de pasajul Krusenstern. *ist.* În perioada războiului ruso-japonez (1904–1905) în strâmtoare, la E de Arh. Tsushima, s-a desfăşurat "Bătălia navală de la Tsushima" între escadra a 2-a rusă condusă de viceamiralul Rojestvenskii (12 cuirasate, 9 Cr, 9 Ds. şi 8 nave aux. dispunând de 228 guri de foc, din care 54 de 205 şi 305 mm) şi flota japoneză condusă de amiralul Togo (12 cuirasate, 16 Cr, 6 Can, 24 CrU, 63 Ds., dispunând de 910 guri de foc, din care 60 de 203 şi 305 mm). Escadra rusă a ieşit din M. Baltică spre Extremul Orient şi după un marş de 220 de zile, unic în istorie, a ajuns în Str. Tsushima unde a fost interceptată de flota japoneză şi la 14/27 mai 1905 s-a desfăşurat una dintre cele mai mari bătălii navale între nave purtătoare de artilerie, soldată cu o grea înfrângere a escadrei ruse, care poate fi comparată cu bătălia de la Trafalgar. De la această bătălie s-au tras ulterior multe învăţăminte privind dezvoltarea flotei şi a tacticii navale.

TUAJ Operaţiunea de tractare a navelor în sectoarele de fluviu cu pante mari (repezişuri, cataracte) unde viteza curentului poate atinge 18 km/h. Sunt trase spre amonte îndeosebi convoaiele de şlepuri şi tancuri; *sin.* tuiaj.

TUAMOTU (*fr.* Touamotou) Arh. în Polinezia Franceză (Oc. Pacific) format din numeroşi atoli, ins. de corali şi recife. Mai poartă denumirea de Low (jos) datorită înălţimii joase a atolilor. Supr. 914 km²; pop. cca. 12 mii loc. Climă tropicală umedă. Frecvente uragane. Expl. fosforite. Culturi de cocotieri, palmieri, bananieri. Pescuit; pescuit de perle.

TUAPSE Oraş în Federaţia Rusă (reg. Krasnodar), port la M. Neagră; cca 50 mii loc. Intrepr. constr. de maşini, exploatarea petrolului, rafinării de petrol. Şantier de reparaţii navale. Export petrol.

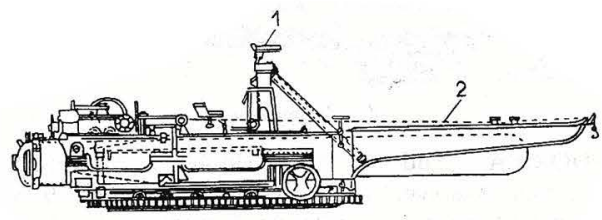
TUB DE DEGAZARE Conductă verticală care străbate puntea unei nave petrolier permiţând evacuarea în atmosferă a gazelor degajate de produsele petroliere din interiorul tancurilor. Are extremitatea superioară curbată „în gât de lebădă" şi prevăzută cu capac de aerisire pentru evacuarea automată a vaporilor inflamabili.

TUB DE SONDĂ 1. *înv.* Tub de sticlă închis la unul din capete, al cărui interior este acoperit cu o substanţă ce se decolorează în contact cu apa de mare. Este folosit la sonda Thomson. 2. Tub metalic prin care se introduce sonda într-un tanc.

TUB DE ULAJ Tub vertical de oţel sudat sau nituit cu flanşă deasupra gurii de ulaj practicată în puntea unei nave petrolier. La partea superioară tubul este prevăzut cu un capac etanş. Serveşte la introducerea în interiorul tancului a instrumentelor de măsurare a ulajului şi a temperaturilor şi uneori a prelevării de mostre din marfă.

TUB ETAMBOU Tub metalic prin care arborele elicei iese din bordaj. La peretele pupa este etanşat cu o presetupă, iar în interior, cu bucşe de gaiac.

TUB LANSTORPILE Tub metalic în care se introduce torpila pentru lansare. Capătul prin care se introduce torpila este închis cu un capac, iar celălalt are o prelungire sau o lingură la partea superioară; în interior există o şină de ghidare (T-ul torpilei), de care se loveşte în momentul lansării o pârghie ce pune în mişcare motorul torpilei. T.L. pe navele de suprafaţă pot fi duble, triple sau cvadruple; ele sunt, de regulă, pivotante, dar există şi tuburi fixe, mai ales pentru torpilele antisubmarine. TL montate pe submarine sunt fixe şi au capace etanşe la ambele extremităţi, putând fi manevrate din interior.



Tub lanstorpile:
1 – aparat de ochire; *2* – lingură.

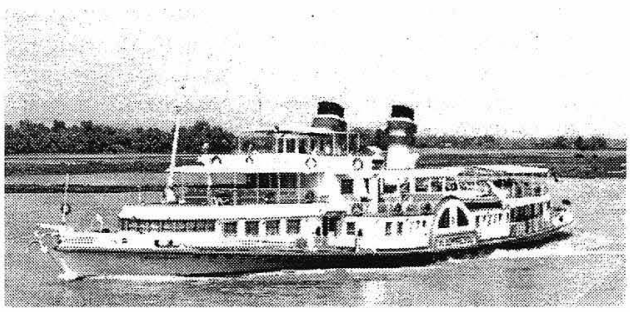
TUBULATURĂ Ansamblul ţevilor aparţinând unei instalaţii, de ex.: T. de incendiu, T. de santină etc. În funcţie de destinaţie, T. se piturează în culori distincte.

TUBULATURĂ DE BALAST Sistem de conducte din ţevi de oţel zincate, prin care se face umplerea sau golirea tancurilor de balast ale navei, inclusiv a picurilor şi diptancurilor. Apa de balast se introduce în tubulatură prin valvule de fund Kingston. Viteza de circulaţie a apei trebuie să fie de 2–2,5 m/s, astfel încât umplerea sau golirea tuturor tancurilor să fie făcută în 4–5 ore.

TUCIDIDE (THUKYDIDES) (460–396 î Hr.) istoric şi om politic atenian. A scris **Istoria războiului pelopo-**

nesiac în care înfăţişează lupta pentru supremaţie în lumea greacă dintre Sparta şi Atena între anii 431–411 î. Hr. El este cel care a afirmat că „avem pământ şi patrie atunci când avem nave pe mare".

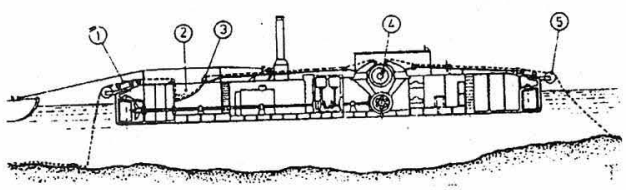
„TUDOR VLADIMIRESCU" Pasager fluvial cu zbaturi, construit în 1854 la Budapesta, ca remorcher fluvial pentru flota austro-ungară. S-a numit iniţial „Croaţia". În primul RM a fost folosit în scopuri militare. În 1919 nava a fost preluată de autorităţile române în contul despăgubirilor de război şi transformată la ŞN Turnu-Severin în pasager fluvial. A fost rebotezată primind succesiv numele de „Sarmizegetusa" (1919), „Grigore Manu" (1927) şi „Tudor Vladimirescu" (1957). Caracteristici: capacit. de cazare 250 pasageri; dim.: 59,44 × 7,50 × 1,70 m; motor cu aburi în doi cilindri 600 CP; vit. 18,5 Nd. În perioada interbelică a fost folosit ca navă de lux deservind şi Casa regală. În 1957, după o nouă reparaţie capitală, când a fost botezat „T.V.", a devenit una din cele mai frumoase nave de pasageri a Companiei de turism pe Dunăre. Între 1965–1981 „T.V.", decanul de vârstă al flotei fluviale române, a parcurs cca 200 000 km transportând cca 240 mii călători. Retras din circuitul turistic pentru reparaţii capitale, în 2003 nava a fost reîăcută de Compania de Navigaţie fluvială NAVROM Galaţi, păstrându-se stilul de epocă, şi redat circuitului turistic. Este un caz unic în Europa ca o navă de 150 de ani vechime să redevină funcţională. Este supranumit „veteranul valurilor Dunării".



Tudor Vladimirescu

TUDORICĂ, Andrei (1914–1994 n. Slobozia) Comandor. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1936. A îndeplinit serviciul ca ofiţer pe diferite nave ale MM. În al doilea RM, ambarcat la bordul Ds. „Mărăşeşti" (1942–1944), participă la misiunile executate cu acesta. Trecut în rezervă în 1958, se încadrează în marina comercială unde parcurge treptele ierarhiei din marina civilă până la comandant-instructor principal al flotei maritime. În 1972 este şef de catedră în Institutul de marină „Mircea cel Bătrân". În 1977 este expert maritim al Portului Constanţa. Coautor la Lexiconul Maritim englez-român (1971).

TUEUR Navă ce se deplasează pe fluviu în amonte trăgânduse pe un lanţ sau cablu fixat pe mal. De ea sunt legate navele care cu mijloace proprii sau remorcate nu pot înainta împotriva curentului. Pe navă este instalat un troliu mecanic pe care se înfăşoară cablul de tracţiune ghidat de o serie de role. Tuiajul a fost utilizat în sectorul Greben pe Dunăre unde înainte de construcţia complexului hidroenergetic şi de navigaţie Porţile de Fier erau trase spre amonte (vit. curentului 18 km/h) îndeosebi convoaie de şlepuri şi tancuri; *sin.* tuer, tuior; *v.* şi salmuţ.



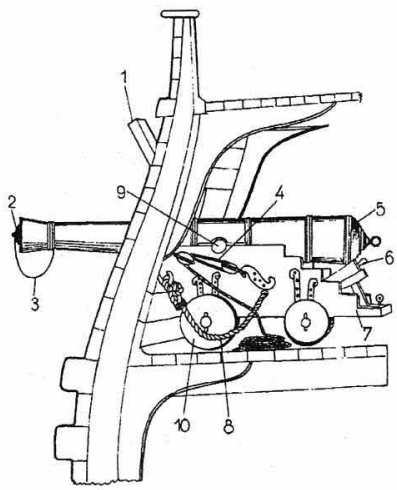
Schema unui Tueur:
1 – lanţ de tuaj; *2* – puţul lanţurilor; *3* – role; *4* – troliu; *5* – rolă de ghidaj.

TULCEA (*lat.* Aegyssus) Oraş-port fluvio-maritim, reşedinţă a jud. Tulcea, situat la Mm 38–39 pe malul dr. al braţului cu acelaşi nume al Dunării, în amonte de ceatalul unde are loc difluenţa braţelor Sulina şi Sf. Gheorghe. Cca 50 mii loc. Fabrici de conserve de peşte, legume şi fructe. Exploatarea stufului. Cuprinde: zona portului industrial cu un front de cheuri de 230 m, unde se descarcă minereuri pentru combinatul siderurgic; zona portului comercial, cu un front de cheuri de 970 m, cu dane de pasageri, de mărfuri în vrac, de balast; zona portului Flotei de pescuit oceanic, cu un front de cheuri de 360 m destinat navelor de pescuit oceanic. Toate zonele portuare sunt dotate corespunzător cu macarale, platforme de descărcare, depozite etc. Şantierul naval este dotat cu un sincrolift, cale pentru nave de 15 000 tdw, unde se repară toate tipurile de nave fluviale. *ist.* Oraşul se află pe locul unei aşezări străvechi geto-dace, apoi al unei cetăţi romane, iar mai târziu al unei aşezări bizantine.

TUMBAZ Tombaz *sin.* Dubas

TUMBĂ *fl.* Întoarcerea unei nave sau a unui convoi remorcat cu prova în curent.

TUN 1. Gură de foc de artilerie cu ţeava relativ lungă, care realizează o traiectorie razantă şi o bătaie relativ mare. A constituit timp de câteva sute de ani arma principală a flotelor cu vele şi vapori. În prezent este înlocuit în mare măsură cu rachete, iar T. destinate apărării apropiate sunt, de regulă, automatizate. ◆ **„T. în ax"** T. aflat în poziţie normală în axul navei sau paralel cu acesta. **T. redus** Ţeavă de calibru mic ce se introduce în interiorul unui T. pentru a executa trageri de exerciţiu. **T. de regată** T. de



Tun naval (sec. XVI–XVIII):
1 – capac de sabord; *2* – dop; *3* – saulă; *4* – palanc de readucere în baterie; *5* – culată; *6* – pană de ochire; *7* – cărucior; *8* – frâu de recul; *9* – umăr pentru fixarea ţevii pe cărucior; *10* – roată.

dimensiuni reduse pentru semnale de regată. **T. de salut** T. de calibru mic cu care se execută salutul. **T. de semnale:** a) T. pregătit pentru transmiterea semnalelor de alarmă; b) T. folosit pentru semnale de ceață la uscat. **T. port-bandulă** T. de calibru mic cu ajutorul căruia se aruncă bandulele la distanțe mari; este înlocuit în prezent cu pistolul sau cu racheta port-bandulă. **T. port-harpon** *pesc* T. instalat în prova balenierelor, al cărui proiectil reprezintă o lance legată de o parâmă lungă și rezistentă; este folosit la vânarea balenelor și altor vietăți marine mari. **2.** *v.* siflee. **3.** *sin.* lovitură de salut, ca în expr. „Un salut de 19 T."

TUN DE APĂ/INCENDIU Cioc de barză de dimensiuni mari, montat pe un afet, care se folosește pentru stingerea incendiilor, mai ales pe navele de salvare sau de PCI.

TUNEL 1. Spațiu închis în jurul axului elicei între camera mașini și presetupă. **2.** Canal semicircular pe fundul navelor fluviale, în care se rotește elicea pentru a reduce pescajul.

TUNEL TRANSVERSAL Tunel la prova, în care se află elicele de manevră.

TUNELUL ARBORELUI PORT-ELICE Partea din tunelul liniei de arbori care protejează și permite vizitarea arborelui port-elice.

TUNELUL PE SUB MAREA MÂNECII (EUROTUNEL) Tunel pentru traficul rutier și feroviar între Franța și Marea Britanie situat la o adâncime de 40 m sub fundul M. Mânecii. Construit între anii 1987–1994, are o lungime totală de 50 km între Folkestone (Anglia) și Sangatte (lângă Calais, Franța), dintre care 39 km sub apă. Se compune din 3 tuneluri: două pentru trafic și un tunel central de serviciu. Tunelul de serviciu (singurul de acest gen existent în lume) funcționează ca „zonă de siguranță" fiind ferit de fum și gaze. Este cel mai lung tunel submarin din lume. Între 1994 și 2000 au călătorit prin tunel cca 57 milioane de oameni în afară de traficul de mărfuri.

TUNIS (*lat.* Tunes) Cap. Tunisiei, port la g. cu același nume din M. Mediterană; cca 750 mii loc. Principala poartă maritimă a țării. Centru economic: ind. constr. de mașini, siderurgică, chimică, a cimentului, textilă. Traficul anual de mărfuri cca 3,5 mil. t. Export: minereu de fier, fosfați, plumb, ulei de măsline, vin, fructe. Nod feroviar. Aeroport internațional. *ist.* Întemeiat prin sec. X î.Hr.; cucerit de cartaginezi (sec. VII î.Hr.), apoi de romani (sec. II î.Hr.). În sec VII d.Hr. a fost ocupat de arabi, iar în 1574 de turci. Protectorat francez din 1881; din 1956 este cap. Rep. independente Tunisia. La 12 km NV de T. se află ruinele Cartaginei.

TUNIS, Canalul ~ *v.* Siciliei, canalul ~ (strâmtoarea) ~

TUNULEȚ *fl.* Sobă mică de formă cilindrică, instalată pe șlepuri.

TURBINĂ MARINĂ Turbină construită special pentru propulsia navelor. Poate fi instalată în unul sau mai multe grupuri de antrenare, deservind 1–4 linii de arbori. Condițiile sale de funcționare impun prescripții mai severe decât cele pentru turbinele de uscat, ceea ce implică numeroase dispozitive de siguranță (limitatoare de supraturație, deconectoare automate, uscătoare pentru paletură etc.), cât și materiale înnobilate anticoroziv pentru paleți.

TURCOPOLIER *ist.* Demnitar al Ordinului de Malta, care avea comanda trupelor acestui ordin.

TURELĂ 1. *mil.* Turn cuirasat, rotativ, care adăpostește până la patru tunuri. T. de artilerie grea se compun din T. propriu-zisă, barbeta (turn cuirasat pe care se rotește T.), camera intermediară în care se află mașinile și o mică cantitate de muniție, elevatoarele de muniție, magazia de muniție sau, la navele mari, magazia de pulbere și magazia de obuze. În prezent T. adăpostesc unul-două tunuri antiaeriene automatizate și legate cu radiolocatoarele de artilerie. **2.** Suprastructură pe care se află comanda submarinului.

TURISM CU VELE Folosirea în scop turistic a anticei nave cu pânze în variantă modernă. Agențiile de voiaj au recurs la acest mijloc datorită caracterului silențios și nepoluant al navigației cu vele și posibilității de a efectua călătorii în diferite părți ale lumii fără ca pasagerii să suporte trepidațiile, zgomotul și gazele emanate de motonave. Primele două nave de turism cu vele au fost construite în Belgia în 1991–1992 pentru Agenția de voiaj „Star Clipper" din Bahamas și botezate „Star Flyer" și „Star Clipper". Cursa inaugurală a avut loc pe traseul Southampton–Ins. Azore–Miami (Florida) în iunie 1991. Caracteristici: 2298 TRB, 106 m lungime, 15 m lățime, capacit. de cazare 182 pasageri. Cele 15 vele dispuse într-un greement numit „barchentină cu patru arbori", cu o supr. velică de 1000 m², asigură o viteză de 17 Nd.

TURKU Port și BMM în SV Finlandei. Accesul în port este asigurat de 4 intrări cu ad. de la 7,16 la 10 m. Deschis navigației tot timpul anului. Lung. frontului de cheuri 6,4 km, cu ad. de până la 10 m. Traficul anual de mărfuri peste 2 mil. t. Import: prod. petroliere, cărbuni, minereu, mărfuri generale; export: celuloză, hârtie, prod. forestiere, prod. alim. Gară maritimă, dane specializate pentru petroliere cu un pescaj până la 9 m, pentru nave port-containere, nave Ro-Ro. Șantier de construcții și reparații navale cu 2 docuri uscate și 2 plutitoare. BMM asigură bazarea permanentă a navelor militare cu depl. mediu.

TURNICHET Rolă metalică pivotantă din compunerea unei urechi cu turnichet; *v. fig.* ureche.

TURNU MĂGURELE Port fluvial situat pe malul stâng al Dunării la km 479. Cheul are o lungime de 610 m și este dotat cu o macara de 5 tf și două de 16 tf. Mai are în dotare benzi transportoare pentru încărcarea îngrășămintelor chimice. Portul are o dană pentru operarea cerealelor, lungă de 120 m și un siloz cu o capacitate de 6 000 t. Cheul de pasageri are o lungime de 100 m. Platforma portului are o suprafață de 660 mp, iar depozitele au o suprafață de 500 mp. În port pot opera nave de până la 1 500 t. Capacitatea tehnologică de trafic a portului este de 800 000 t/an.

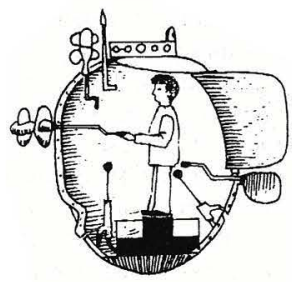
TURNU-SEVERIN *v.* Drobeta Turnu-Severin.

„TURNU SEVERIN" *ist.* Cargou din seria primelor cinci vapoare care au intrat în dotarea SMR, înființat în 1897. Construit la Kiel (Germania), a intrat în serviciu în 1898.

Caracteristici: depl. max. 5 000 t; capcit. max. 3 050 tdw; dim.: 86,6 x 12,2 x 5,1 m ; vit. 9 Nd. A funcţionat cu precădere pe linia maritimă Galaţi–Rotterdam. După intrarea României în primul RM (1916), nava a fost închiriată guvernului Rusiei pentru transporturi de război. În perioada interbelică nava şi-a reluat activitatea pe relaţia M. Neagră – M. Nordului. La 5 ian. 1925, din cauza furtunii, a eşuat pe un banc de nisip în faţa portului francez Boulogne sur Mer. În timpul încercărilor de dezeşuare nava s-a rupt în două şi nu a mai putut fi recuperată.

TURNUS *MC* Ciclu de transport al unei nave într-o unitate de timp (de regulă, într-o săptămână, o lună), pe o anumită distanţă. Cu cât numărul de T. în unitatea de timp este mai mare, cu atât creşte productivitatea navei.

„TURTLE" (*engl.* Broască ţestoasă) Primul submarin din lume inventat de americanul David Bushnell. Era un aparat submarin rudimentar construit din scânduri de stejar legate cu benzi de fier şi călăfătuite cu smoală. Avea forma de sferă alungită asemănătoare corpului unei broaşte ţestoase, cu lest metalic pentru echilibrare sub apă, două cârme, una pentru direcţie şi alta pentru adâncime, două elici de lemn, una pentru scufundare şi alta pentru ieşire la suprafaţă, care se manevrau de un singur om aflat în interiorul aparatului. Putea transporta două mine pe care le plasa sub carena navei atacate. În 1778 a avut loc o tentativă de atac, nereuşită însă, asupra unei nave britanice; *v.* Bushnell.



„Turtle" (Broasca ţestoasă)

TUTUILA Cea mai mare ins. din Arh. Samoa aflat în posesiunea SUA. Supr. 105,4 km²; cca. 18 mii loc. Relief muntos vulcanic cu alt. până la 700 m. Culturi de banane, batate, papaia (plantă medicinală). Pr. oraş: Pago-Pago.

TUVALU *Arh. v.* Ellice.

TYLFT *ist.* Unitate vikingă pentru distanţe, egală cu 72 Mm.

TYNE Fluviu în N Angliei. Format prin confluenţa Râurilor T. de N şi T. de S. Lung. 120 km. Izv. din M-ţii Cheviot şi se varsă în M. Nordului printr-un estuar îngust, lung de 10 km. Navigabil pe cursul inferior pentru navele maritime. Aici este situată o zonă industrială cu oraşele: Newcastle upon Tyne, Sunderland, Gateshead şi South Shields.

Ţ

ŢAPAN *v.* Sapan

ŢAPAPIE (nu ţapap) Parâmă întinsă sub o vergă sau sub bompres şi sugrumată din loc în loc de sugrumători, pe care stau gabierii cu picioarele în timp ce lucrează la întinderea, respectiv strângerea velelor. Termenul, de origine veneţiană, apărut la mijlocul sec. XVII, atestă vechimea marinăriei la români. **Ţ. de vârf** *ist.* Ţ. scurtă, întinsă sub capătul vergii, pe care stătea un gabier de luptă; *v. fig.* vergă.

ŢAPARINĂ Unealtă de pescuit sportiv, folosită la mare, cu mai multe cârlige, având ca momeală fulgi de călifar.

ŢARA DE FOC (*sp.* Tierra de Fuego) Arh. în S Americii de Sud de care este despărţit de Str. Magellan. Partea de E aparţine Argentinei, iar cea de V statului Chile. Cuprinde Ins. Ţ.d.F. şi un număr mare de ins. mici, incl. Ins. Horn cu C. având acelaşi nume cel mai sudic punct al Americii de Sud. Supr. totală 71,2 mii km² (Ins. Ţ.d.F. 48 mii km²). Cca 40 mii loc. Relief glaciar, în SV muntos, vulcanic cu gheţari, alt. max. 2469 m (vf. Vogan), iar în NE câmpie. Coasta, în afară de cea de E, este crestată de fiorduri şi băi. Climă temperată oceanică; temp. în ian. +10° C, iul. +1° C. Vegetaţie de stepă în câmpie, de tundră în S şi păduri subantarctice în munţi. Numeroase mlaştini de turbă. Centru ad-tiv şi port: Ushuaia, cea mai sudică aşezare permanentă de pe Pământ.

ŢARĂLUNGĂ, Ion (1928–2000 n. Focşani) Pictor marinist. Absolvent al Institutului de Arte Plastice „Nicolae Grigorescu" din Bucureşti, al cărui cadru didactic a fost mulţi ani. A îmbrăţişat cu deosebit talent pictura marină şi aviatică. A deschis numeroase expoziţii personale şi colective. Deţinător a numeroase premii pentru pictură. Membru activ al Ligii Navale Române, a fost desemnat preşedinte al corpului pictorilor marinişti al LNR.

ŢĂRM Fâşie de uscat de-a lungul unei întinderi de apă; *sin.* coastă.

ŢÂŢĂ Dispozitiv de aprindere electrică a minelor de contact, care constă dintr-un înveliş de plumb având în interior o fiolă cu electrolit. În momentul în care o navă loveşte Ţ., aceasta se deformează, spărgând fiola, iar electrolitul ajunge într-o baterie electrică ce se activează şi aprinde încărcătura de exploziv; *v. fig.* mină.

ŢÂŢÂNĂ **1.** Cui metalic care, intrând într-o balama, fixează cârma pe etambou sau ghiul pe catarg; *v. fig.* balama. **2.** Articulaţie care permite rotirea; *v.* şi cheie cu ţâţână; *sin.* vârtej.

ŢEAPĂNĂ (*despre navă*) Care reacţionează lent la solicitările exterioare. O navă Ţ. are stabilitate de platformă bună, dar osatura, bordajul şi catargele obosesc repede.

ŢEST Piesă rotundă sau ovală, confecţionată din lemn, având un şanţ la exterior pentru zbir şi canale în interior pentru fixarea a două părţi ale unei manevre sau a capătului unei manevre.

ŢEST CU RAI Macara simplă cu feţele mai scurte decât macaraua obişnuită.

ŢIGĂNAŞ, Emanoil (1935–2000 n. Sireţi, Rep. Moldova). Contraamiral. Absolvent al Şcolii Superioare de Marină promoţia 1957 şi al Academiei Militare secţia Marină (1965). Din 1957 a îndeplinit funcţiile de la comandant UL artilerie la comandant de navă. Lector la Şcoala Superioară de Marină (1964–1966). Şef al Bir. Operaţii în CMM, iar între anii 1990–1995 este şeful Facultăţii de comandă, stat-major şi tehnică militară în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Fiind un pasionat susţinător al sporturilor nautice, a devenit primul amiral al Flotilei de lahting a României. Anual se organizează în amintirea sa „Memorialul de Yachting contraamiral Emanoil Ţigănaş".

ŢIGLINA (fostă Gherghina) Prima bază navală a Marinei Militare Române care şi-a început dezvoltarea prin programul desfăşurat începând din anul 1881. Odată cu intrarea în serviciu a primelor nave a apărut necesitatea unui port militar. Locul ales a fost Ţ. (cartier al oraşului Galaţi aflat pe malul Dunării la km 155 şi pe malul st. al R. Siret). Pe promontoriul adiacent a început în 1884 ridicarea clădirilor pentru cazărmile echipajelor, pavilioane de locuinţe pentru ofiţeri, angajaţi civili, pavilion administrativ, infirmerie, magazii pentru echipamente, torpile şi materiale explozive, atelier pentru diverse reparaţii, instalaţii pentru practica marinărească a militarilor ş.a. Cu timpul schimbarea cursului R. Siret a dus la blocarea portului cu un banc de nisip care nu a mai permis accesul navelor cu un tonaj mai mare. În cele din urmă portul a fost părăsit. Au rămas în folosinţa Flotilei clădirile trupei şi depozitele până după cel de al doilea RM.

ŢIN-TE BINE **1.** Parâmă întinsă de-a lungul punţii pe mare rea, de care se ţin marinarii cu ajutorul unui boţ cu rodanţă atunci când trebuie să lucreze pe punte. **2.** Parâmă în ghirlandă cu mânere din lemn în jurul unei bărci sau unui colac de salvare pentru a fi apucată de naufragiaţi; *v. fig.* barcă şi balenieră. **3.** Capăt de parâmă aruncat de la bord pentru a se ţine un om care urcă pe o scară de bordaj.

ŢINDAO (Quingdao) Oraş în E Chinei (Şandun), port la Marea Galbenă. Cuprinde două rade (exterioară şi interioară) şi patru bazine. Dinspre mare este protejat de

3 diguri cu lung. totală de 1,2 km. Lăţimea intrării în port 260 m, ad. 12 m. Pot acosta în port nave cu o capacitate de 30 mii tdw. BMM a flotei chineze care foloseşte incinta portului. Lungimea totală a frontului de cheuri (incl. a BMM) peste 15 km. Ad. în radă 10–40 m, iar în bazine: 4,2–10,4 m. Traficul anual de mărfuri peste 55 mil. t. Import: utilaje industriale, cereale; export: prod. petroliere, prod. alim. Şantierele navale asigură construcţia şi reparaţia navelor civile cu o capacitate de peste 5 000 tdw şi nave militare, incl. Ds. *ist.* În preajma primului RM la Ţ. a fost bazată escadra germană a VAm Maximilian Spee. În nov. 1914 a fost predat trupelor anglo-japoneze. Preluat de China în 1937, portul a fost ocupat de trupele japoneze până la sfârşitul celui de al doilea RM. Folosit ca bază de flota SUA din Pacific între 1945–1947.

ŢINE (*despre ancoră*) A nu ara după ce a muşcat. ◇ „Ţ. ancora" *fl.* Formulă prin care se raportează că ancora a muşcat şi nu ară. „Ţ. peste tot" Fomulă prin care şeful de echipaj de pe remorcher şi cârmacii şlepurilor raportează că ancorele şi legăturile ţin.

ŢINE LA CAPĂ A sta la capă.

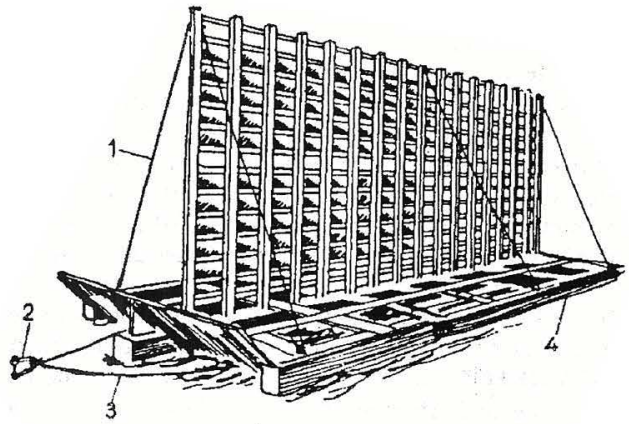
ŢINE MALUL *fl.* A naviga aproape de mal.

ŢINE MAREA 1. A rămâne în mare, ca în expr. „Această navă ţine marea de zece zile". **2.** A suporta bine marea, ca în expr. „Barca de salvare ţine bine marea". **3.** *arg.* „A ţine bine marea" sau „A ţine bine la mare" A nu avea rău de mare.

ŢINERE, putere de ~ Capacitatea unei ancore de a rezista tracţiunii lanţului, fără a ara.

ŢINHUANDAO Port în China situat la ţărmul G. Liaodong din M. Galbenă. Accesibil navigaţiei pe tot cursul anului. Accesul în port din g. se realizează prin două canale cu ad. de 13 şi 11 m. Lung. frontului de cheuri 3,5 km. Portul asigură exportul petrolului şi cărbunelui provenite din zăcămintele aflate într-o regiune apropiată. Traficul anual de mărfuri cca. 70 mil. t. În port pot acosta petroliere cu o capacit. de 60 mii tdw şi vrachiere de 35 mii tdw. Cheul amenajat pentru exportul cărbunelui dispune de un depozit cu o capacit. de 500 mii t.

ŢINTĂ 1. Obiectiv inamic destinat să fie distrus sau avariat de către forţele şi mijloacele proprii care acţionează în funcţie de felul Ţ. Acestea pot fi clasificate după următoarele criterii: după dispunerea în spaţiu: aeriene (cosmice), de suprafaţă (pe mare, fluviu), submarine, terestre; după structură grupate sau izolate; după gradul de mobilitate: fixe, mobile; după gradul de protecţie: descoperite, acoperite, blindate; după condiţiile de observare: vizibile, invizibile, detectabile, nedetectabile ş.a. **2.** Mijloc plutitor nepropulsat, remorcat de un remorcher cu remorca foarte lungă şi în care se execută trageri de instrucţie cu proiectile lestate. Ţinta propriu-zisă (reprezentând o siluetă rudimentară de navă văzută dintr-un bord) se montează pe flotoare metalice compartimentate sau umplute cu plută şi este formată dintr-o suprastructură specială (de regulă un cadru dreptunghiular cu schelet metalic) acoperită cu pânză de vele. Partea inferioară a cadrului dreptunghiular poate fi formată din bare, iar cea superioară, din plasă. **3.** Imaginea unui obiect apărută pe ecranul radarului; *v.* navă-ţintă.



Ţintă: (2)
1 – sart; *2* – cheie; *3* – labă de gâscă; *4* – plută.

ŢINUTA ANCORAJULUI Capacitatea ancorajului (4) de a se comporta bine, nepermiţând ancorei să are.

ŢINUTA ANCOREI Capacitatea unei ancore de a nu se răsturna după ce a muşcat fundul.

ŢINUTĂ 1. Capacitatea unei nave de a ţine bine marea. **2.** Capacitatea unui fund de a fixa ancora. **3.** Uniformă (îmbrăcăminte).

ŢINUTURILE AUSTRALE ŞI ANTARCTICE FRANCEZE Terit. format din Arh. Kerguelen, Crozet, Ins. Saint Paul, Ins. Nouvelle Amsterdam şi Ţara Adelié. Centru ad-tiv: Paris. Staţiuni de cercetări ştiinţifice. Din 1958 „Teritoriu de peste mări" al Franţei.

ŢOL 1. *MC* Pânză groasă sau rogojină ce serveşte la fardaj. **2.** Unitate de măsură pentru lungimi, folosită în unele ţări (Anglia, S.U.A.), egală cu 25,4 mm. Calibrul gurilor de foc se măsoară uneori în Ţ.; *sin., engl.* inch.

ŢOL DE SEPARAŢIE *MC* Împletitură de papură, paie de orez ori ţesătură rară de materiale fibroase, folosită la separarea diferitelor categorii de partizi de mărfuri şi la protejarea lor contra umidităţii pe timpul transportului; *sin.* rogojină de separaţie.

ŢUG *fl.* Porţiune a unui convoi de şlepuri, remorcată separat, pentru a trece, de ex., printr-o zonă de curent puternic.

ŢUNAMI (*jap.* Tsunami); *v.* Tsunami; *v.* cutremur submarin.

U

U Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Vă îndreptaţi spre pericol".

UJBĂ 1. Zbir din cânepă, gătuit cu o legătură lată şi prins la inelul din pupa al bărcii, în care se introduce rama de guvernare. 2. *sin.* (*rar*) strapazan.

Ujbă

ULAJ 1. Spaţiul lăsat gol în tancurile navelor petroliere după încărcarea mărfii, cu scopul de a se asigura loc de expansiune a mărfii lichide (păcură, ţiţei, benzină, motorină etc.) care îşi măreşte volumul când se navigă în mările calde sau când marfa lichidă este încălzită prin serpentinele din tancuri în vederea descărcării. 2. Distanţa liniară măsurată pe verticală, între marginea superioară a gurii de ulaj şi suprafaţa mărfii aflată în tancul respectiv.

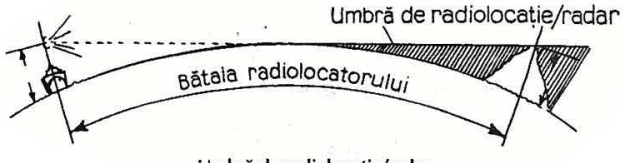
ULEI DE FURTUNĂ Ulei animal sau vegetal folosit pentru calmarea valurilor. Recipientele cu U.d.F. fac parte din obiectele de armament ale bărcilor de salvare; *v.* fila ulei.

ULM Oraş din Germania (Baden-Würtenberg), important port pe malul st. al Dunării. Cca 100 mii loc. Centru industrial şi comercial. Constr. de autocamioane, aparataj electrotehnic, maşini agricole; siderurgie, prod. textile, mobilă. Atestat din anul 854.

ULMEANU, Sebastian (1919–1979 n. Buzău) Viceamiral. Absolvent al Şcolii de Ofiţeri Marină promoţia 1950 şi al Academiei Militare Generale Facultatea de Marină (1953–1956). Îndeplineşte funcţiile şef Birou Cadre (1951) şi secretar al Consiliului Militar al CMM (1953). Între anii 1953–1973 îndeplineşte funcţiile de răspundere: comandant de Ds.; şef de stat major al Bazei 42 Maritime; comandant al Regimentului 110 Radiotehnic şi Transmisiuni; Comandant al Div. 42 Maritime; locţiitor al comandantului MM. Între anii 1973–1979 comandant al Marinei Militare. În 1979 a fost promovat în funcţia de locţiitor al şefului MStM şi şef secţie Marină. În acelaşi an se stinge din viaţă.

UMĂR 1. Formă proeminentă la prova, mai ales la navele din lemn, pentru a reduce afundarea prova pe timpul tangajului. 2. Piesă din lemn montată longitudinal pe un şcondru pentru a reţine o legătură.

UMBRĂ DE RADIOLOCAŢIE/RADAR Zonă din spatele unei înălţimi, unui obiect sau orizontului, care nu poate fi „văzută" cu radiolocatorul/radarul.



Umbră de radiolocaţie/radar

UME ÄLV Fluviu în Pen. Scandinavă, pe terit. Suediei. Lung. 450 km. Supr. bazinului hd. 26 730 km². Izv. din M-ţii Scandinavi; numeroase praguri pe cursul superior. Debit maxim vara. Se varsă în G. Botnic din M. Baltică. Blocat de gheţuri din nov. şi până în mai. Hidrocentrală (cea mai mare din ţară). La vărsare este situat portul maritim Umeo. Navigabil pe cursul inferior şi mijlociu.

UMEDĂ (*despre navă*) Care ambarcă apă multă pe mare rea.

UMFLAREA BĂRCII Lăsarea la apă a unei bărci din lemn, plină cu apă, dar ţinută în palancuri, pentru a se umfla şi a deveni etanşă.

UMFLĂTURĂ Porţiune umflată a genunchiului, ramei; *v. fig.* ramă.

UMIAC Barcă asemănătoare caiacului dar cu dimensiuni mai mari (8–9 × 1,5 × 0,70 m) nepuntată, folosită de eschimoşi pentru transport. Are osatura din lemn şi bordajul din piei de focă, fundul îngust şi extremităţile ascuţite. Este propulsată de o pereche de vâsle şi o velă. Vâslesc de obicei femeile, bărbaţii stau la cârmă folosind o vâslă în formă de lopată.

UMPLE 1. A aşeza merlin în spaţiile dintre şuviţele/viţele unei manevre fixe pentru a-i da o formă circulară înainte de înfăşare. 2. A face o velă să prindă vânt pe faţa din pupa.

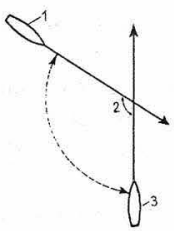
UMPLUTURA FIGURII GALIONULUI *înv.* Piesă din lemn, de formă triunghiulară, aflată sub figura galionului.

UMPLUTURĂ 1. Merlinul sau saula cu care se umple o parâmă. 2. *MC* Mărfuri stivuite în spaţiile dintre traversele magaziei, în scopul folosirii maxime a capacităţii de încărcare, cât şi pentru evitarea suprafeţelor libere în cazul încărcării în vrac. În cazul cerealelor, în magaziile complet încărcate prevăzute cu pereţi despărţitori şi cu puţuri de alimentare, umplutura între traverse se face prin saci cu cereale.

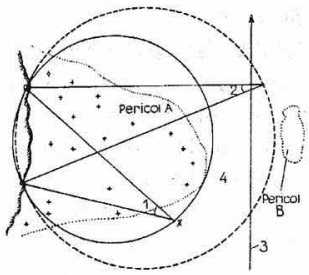
UNALASKA Ins. din şirագul Arh. Aleutine din Oc. Pacific. Supr. 2,8 mii km². Terit. SUA (st. Alaska). Ţărmurile adânc crestate de fiorduri. Relief în mare parte muntos; alt. max. 2036 m; vulcan activ. Climă subarctică umedă. Gheţari. Vegetaţie de tundră. Pop. cca 500 loc. (aleuţi). Bază militară a SUA Durch Harbour. Descoperită în 1741 de V. Bering.

UNGHI *nav.* **U. de braţare** U. dintre normala la planul diametral şi verga unei vele. **U. de cârmă** U. dintre planul diametral şi pana cârmei. **U. de coliziune** U. dintre drumurile a două nave, măsurat din prova navei lovite, de la 0° la 180°. **U. de derivă** U. orizontal format de prelungirea axei longitudinale a navei şi direcţia în care aceasta se deplasează real deasupra fundului, într-o zonă de curenţi şi vânt. **U. de elansare a provei** U. format din

linia etravei cu verticala. **U. de finețe prova** U. maxim format de urma planului diametral al navei cu tangenta la conturul liniei de apă situată la mijlocul distanței între plutirea la plină încărcătură și plutirea la nivelul curburii etravei. Împreună cu unghiurile de ascuțime pupa caracterizează finețea formelor carenei și influențează viteza navei. **U. de finețe pupa** U. care definește finețea formelor liniilor de apă pupa, la intersecția cu urma planului diametral al navei. Spre deosebire de prova, la pupa se determină U. de finețe pentru două linii de apă, în vecinătatea liniei de plutire de vară. **U. de incidență** U. dintre axul navei și direcția vântului, contat din prova până la 180°. **U. de întoarcere** U. dintre două drumuri succesive ale navei. **U. de mușcare** *v.* ancoră. **U. de răsturnare** Banda maximă a unei nave, la care aceasta nu se mai poate redresa răsturnându-se. **U. periculos vertical sau orizontal** U. maxim sau minim, sub care se vede de la bord un reper vertical sau U. dintre două puncte de la uscat indicând limita la care nava se poate apropia de un pericol.



Unghi de coliziune: *1* – navă obligată; *2* – unghi de coliziune; *3* – navă privilegiată.



Unghi periculos orizontal: *1* – unghi periculos orizontal pentru pericolul A; *2* – unghi periculos orizontal pentru pericolul B; *3* – drumul navei; *4* – zonă sigură.

UNGHI *astr.* **U. la pol** U. diedru format de planul meridianului locului și planul cercului orar al astrului. Se măsoară pe ecuatorul ceresc de la meridianul superior al locului spre est sau vest, primind valori de la 0° la 180°. Una din coordonatele ecuatoriale și element al triunghiului sferic de poziție, cu aplicații în calculele nautice. **U. la zenit** U. dintre verticala astrului și meridianul locului. **U. orar** U. diedru format din planul meridianului superior al observatorului și planul meridianului astrului. Împreună cu declinația astrului, formează cele două elemente ale sistemului de coordonate ecuatoriale. **U. orar al locului** U. diedru format de meridianul superior al unui loc (observator) oarecare cu cercul orar al unui astru. Se măsoară în sens retrograd, începând de la meridianul observatorului și poate primi valori de la 0° la 360°. **U. orar sideral** Arcul de ecuator ceresc cuprins între punctul vernal și meridianul astrului. Se măsoară în sens direct (spre est) începând de la punctul vernal și este egal cu 360° – α (α, ascensiunea dreaptă a astrului). Pentru stele, se dă în efemeridă pentru ziua întâi a fiecărei luni. În astronomie servește pentru calculul unghiului la pol al stelelor. **U. paralactic** U. dintre verticala și cercul orar al astrului.

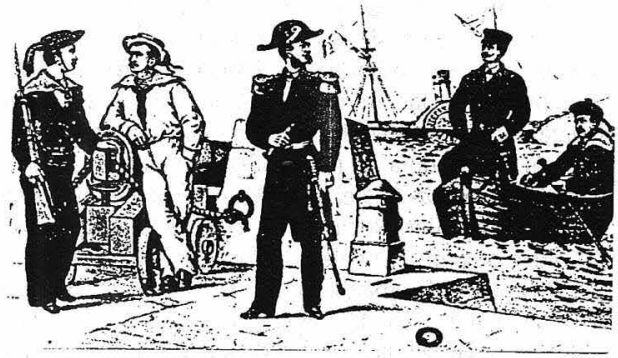
UNGHI DE LANSARE *mil.* Unghiul dintre relevmentul prova al țintei și traiectoria torpilei.

UNGHI DE TALAZ NATURAL *MC* Unghiul maxim la care unele mărfuri încărcate în vrac (cereale, minereuri, cărbuni, fosfați etc.) își păstrează forma aproximativ tronconică, rezultată la încărcare. Acest unghi are valori de 25–36° la cereale, 30–45°, la cărbuni, 30–50° la minereuri.

UNGHIUL DE INTRARE A VÂNTULUI *meteo.* U. dintre direcția vântului și izobara din zona ciclonului.

UNGHIE 1. Fața superioară a palmei ancorei. 2. Daltă de călăfătuit de dimensiuni mici.

UNIFORMA MARINEI MILITARE ROMÂNE. Ținuta cu accesoriile respective (eghileți, stilet, centură ș.a.) și semnele distinctive de grad ale personalului marinei militare. În MMR au fost introduse uniforme de ceremonie, de oraș, de serviciu și de instrucție, fiecare cu câte o variantă de vară și una de iarnă. Data trecerii



Uniforme ale marinarilor români din 1877 (Muzeul Marinei Române)

de la ținuta de vară la cea de iarnă și invers se stabilește printr-un ordin superior. Uniforma MMR poate fi purtată atât de personalul militar activ, cât și de amiralii, ofițerii și maiștrii trecuți în rezervă, pentru care se acordă în mod individual dreptul de a purta uniformă. Portul uniformei militare este reglementat prin lege. *Ist.* Primele uniforme de marină au fost introduse în Principatele Române după 1830, odată cu organizarea în cadrul acestora a flotilelor militare (Moldova 1843, Muntenia 1850). Uniformele de culoare verde închis erau asemănătoare celei de la armata de uscat. După Unirea Principatelor (urmată de unificarea flotilelor), sub influența instructorilor de marină aduși din Franța, s-a schimbat în întregime uniforma de marină, adoptându-se modelul francez de culoare bleumarin. În 1921 și apoi în 1930 s-au adus modificări semnificative uniformei de marină, introducându-se mai multe ținute (14 pentru ofițeri, 5 pentru elevii Școlii Navale, 7 pentru maiștri și 11 pentru trupă – 1930). În 1941, odată cu intrarea țării noastre în război, s-au desființat ținutele de ceremonie și de vară, introducându-se ținuta de campanie. În 1948, s-au înlocuit printr-un Decret semnele distinctive ale monarhiei cu cele ale Republicii și s-a redus numărul ținutelor (3 pentru ofițeri, 2 pentru subofițeri și maiștri). În 1951 au fost introduse noi denumiri ale gradelor și galoane și epoleți cu stele după

modelul sovietic. În 1980, printr-un Decret Prezidențial, s-a revenit, printre altele, la vechiul semn distinctiv „ochiul lui Nelson" în locul stelei de pe galoane. După evenimentele din dec. 1989, fondul de bază al uniformelor de marină a rămas neschimbat (renunțându-se însă la epoleții fixați pe umerii vestonului), dar s-a introdus uniforma pentru cadrele militare femei. În procesul de integrare a României în structurile euro-atlantice, revenindu-se la vechile denumiri ale gradelor, s-au efectuat schimbări și în ce privește uniformele MM: înlocuirea culorii bleumarin cu cea neagră caracteristică majorității ținutelor de marină ale armatelor NATO, adoptarea de noi embleme, insemne și ecusoane etc.

UNIREMĂ Navă militară cu un singur rând de rame folosită în flotele din Grecia și Roma antică. În mod obișnuit, avea 12 perechi de rame și o velă pătrată ridicată pe un mic catarg.

UNITATE DE LUPTĂ (UL) Subunitate de bază în schema de organizare a serviciului pe nave militare, destinată executării misiunilor ce-i revin în luptă și în activitatea zilnică. Fecare UL are în frunte un comandant și este încadrată cu specialiștii necesari deserverii armamentului și tehnicii de luptă. În funcție de armament, dotare cu tehnică de luptă și clasa navei pe aceasta pot fi până la 7 UL. (navigație, artilerie, rachete, mine și torpile, transmisiuni, electromecanică, aviație) și poate fi divizată în grupe, baterii ș.a.; *sin.* serviciu de luptă.

UNITATE COMPUSĂ În sensul Regulilor de drum, ansamblul împingător-barje împinse legate rigid. Nava remorcată la ureche nu este o U.C.

„UPHOLDER" Submarin britanic dintr-o serie de submarine clasice de acest tip. Construite între anii 1992–1993 și ținute în rezervă, au fost închiriate Canadei pentru a le folosi începând din anul 2000. Face parte din categoria submarinelor de patrulare și are ca misiune principală atacul navelor mari de suprafață, în care scop folosește rachete antinavă de tip SUB HARPOON și 6 TLT. Caracteristici: depl. în imersiune 2400 t; dim. 70 × 8 × 5 m; vit. în imersiune 20 Nd; echipaj 44 oameni.

UPULU Ins. în Arh. Samos (Samoa de Vest) din Oc. Pacific. Supr. 1,1 mii km² (incl. micile insule din jur); cca 80 mii loc. Relief muntos, alt max. 1100 m. Culturi de cocotieri, bananieri și arbori de cacao. Oraș-port: Apia.

UPWELLING (*engl.* Up–în sus; Well–țâșnește) Fenomen de ridicare a apelor din adâncimea oceanului (mării) către straturile de la suprafață. Se produce îndeosebi la țărmurile de V ale continentelor. U. se produce sub influența vânturilor care deplasează apa de la uscat spre larg, a curenților care deviază apa de la uscat, iar în largul oceanului de trecerea cicloanelor tropicale. În zona U. apa este mai rece și cu o densitate mai mare.

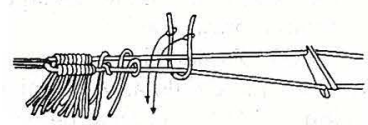
URAGAN *MN* **1.** *sin.* Ciclon în Oc. Atlantic. **2.** Vânt de forța 12–17 pe scara Beaufort.

URAL Fluviu în Federația Rusă. Lung. 2534 km; supr. bazinului hd. 220 mii km². Izv. din S M Ural (masivul Ural Tau), traversează câmpia precaspică și se varsă în M. Caspică prin două brațe, în apropiere de or. Guriev. Împreună cu M-ții Ural formează linia de demarcație între Europa și Asia. Fl. este alimentat în principal de zăpezi (80%). Îngheață pe porțiunea navigabilă pe la sfârșitul lunii nov. și până la sfârșitul lui martie. Bogat în pește industrial. Navigabil până la or. Uralsk.

URECHE 1. Piesă metalică fixată pe punte pentru călăuzirea parâmelor, având, de regulă, o deschidere dreaptă sau oblică. **U. cu turnicheți** U. cu role canelate pentru ghidarea parâmelor. **U. de Panama** U. închisă. **U. de remorcă** U. pentru călăuzirea remorcii; *v. fig.* remorcă. **2.** Ieșitură laterală a palmei ancorei. **3.** *v.* bintă.

Urechi:
A – deschisă; *B* – închisă (de Panama); *C* – cu turnicheți.

URECHELNIȚĂ Apărătoare pentru manevrele fixe.



Urechelniță

„URF" Submersibil pentru cercetări construit în anul 1978 la Șantierul din Malmö în Suedia. Caracteristici: deplasament 52 t; echipaj 25 oameni.

URMĂRITOR DE AȘTRI Instrument de navigație pentru urmărirea aștrilor care permite să se ia înălțimi la stele de mărimea 2,5 (ziua) și la stele de mărimea3,5 (noaptea).

URMIA (Rezaiyeh) Lac sărat în NV Iranului, în partea de E a podișului Armeniei situat la 1275 m altitudine. Supr. 5,8 mii km²; ad. max. 15 m; salinitate 150–230‰. Navigabil.

URS 1. Axul unui argat. **2.** *înv.* Denumire populară a ancorei; *sin.* mâță.

URSA MAJOR Constelație având stelele nautice Alioth, Alkaid și Dubhe.

URSA MINOR Constelație având stelele nautice Kochab și Polaris (steaua polară).

URSEANU, Vasile (1848 – 1926) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare cu gradul de Slt. (1868), repartizat la Flotilă. Secund pe nava „România" (1870). Urmează un stagiu de specializare în Franța (1872–1873) ambarcat pe nava-școală „Jean Bart". În timpul războiului din 1877–1878 a comandat bateriile „Elisabeta", „Mircea" și „Renașterea". În 1882, cu gradul de maior, este numit la comanda bricului „Mircea" (I), pe care îl aduce în țară din Anglia. În 1889 execută prima campanie de instrucție la comanda Cr. „Elisabeta". Avansat CAm, devine primul comandant (1896–1898) al nou înființatei Divizii de Mare. Șef al Direcției marină din Ministerul de Război. Promotor al primelor manuale și regulamente de marină și al primei reviste a marinei (1898). În rezervă cu gradul de VAm în 1900. A studiat astronomia și a activat pentru înființarea Societății astronomice Române. A sprijinit material construcția Observatorului astronomic popular (1910), azi

Observatorul Astronomic al Mun. Bucureşti „Amiral Urseanu".

URZEALĂ *v.* pânză de vele.

USCÁ *sin.* a descoperi (un obiect etc. acoperit).

USCAT 1. Pământul văzut din mare. ◇ „A lua legătura cu U." A lua legătura cu coasta. **2.** Suprafaţa litosferei neacoperită de mări şi oceane, care ocupă 149 mil. km² (29% din suprafaţa pământului); *sin.* pământ.

USCATĂ (*despre navă*) Care ambarcă puţină apă pe mare rea.

USCATUL Vânt dinspre uscat (*termen pescăresc*).

USHUAIA Oraş în S Argentinei, port pe Ins. Ţara de Foc. Cca 5 mii loc. Cel mai sudic oraş de pe glob.

USTOACĂ *ist.* variantă a cuvântului ustuacic; *v. sin.* acic.

USTUACIC *ist.* Denumire ce provine din expresia turcească **üstüaçik kayik,** adică „barcă descoperită", deci fără punte; *sin.* ustoacă. În mod curent acest termen apare în vechile documente româneşti mai ales sub forma prescurtată *acic.*

UŞAKOV, Fiodor Fiodorovici (1745–1817) Amiral rus. Comandant de flotă. A absolvit Şcoala cadeţilor de marină (1766). Ambarcat pe navele Flotilei M. Azov, a participat la războiul ruso-turc 1765–1774. Comandant de fregată şi navă de linie (1775–1782). În războiul ruso-turc (1787–1791), în calitate de comandant al avangărzii escadrei ruse din M. Neagră, a participat la lupta navală de la Ins. Şerpilor (1788). Din 1790, în calitate de comandant al Flotei din M. Neagră în războaiele ruso-turce, a repurtat succese în bătălia navală de la Str. Kerci (1790) şi C. Caliacra (1791). În expediţia navală din M. Mediterană împotriva Franţei Republicane (1798–1800), a cucerit fortăreaţa de pe Ins. Corfu şi alte ins. din M. Ionică. A pus bazele tacticii manevriere a navelor cu vele în Flota rusă. Numele lui Uşakov îl poartă un G. din M. Bering şi un C. din M. Ohotsk.

UŞĂ NEETANŞĂ Uşă din lemn sau metal uşor, folosită în suprastructuri şi în amenajările din rufuri, castel central, dunetă. Nu asigură etanşeitatea şi nici rezistenţa la presiuni mari.

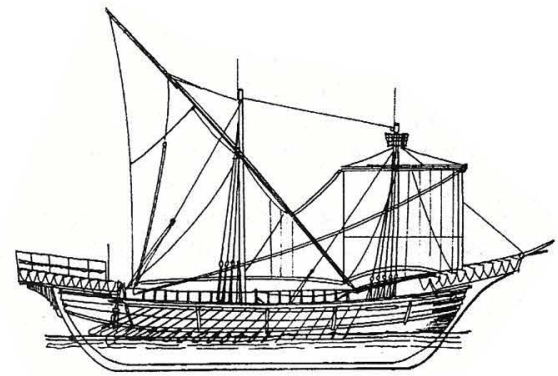
UŞOR! (*în comenzile de manevră*) Fără smucituri, încet.

UŞOR LA DREAPTA/STÂNGA Comandă la cârmă pentru a veni foarte puţin la tribord/babord.

UTRICULAR Plutaş (în epoca romană).

UXER Navă cunoscută în M. Mediterană din sec. XVI. A fost folosită de cruciaţi ca un tip de navă de transport şi de debarcare pentru cai.

UZUL PORTULUI Totalitatea practicilor portuare specifice unui anumit port, cu caracter uniform care, aplicate în permanenţă prin consimţământul mutual al părţilor interesate, capătă valoare de lege locală. Pentru a fi recunoscute, úzurile portului trebuie să îndeplinească următoarele condiţii: a) să fie bine definite şi aplicate uniform pentru a permite o interpretare sigură şi fără echivoc a contractului de navlosire şi a putea fi folosite la fel în toate situaţiile; b) să fie echitabil pentru a putea fi considerate valabile şi



Uxer

recunoscute de tribunale în caz de litigii, cu excepţia situaţiilor când partea care a făcut plângerea cunoştea acest uz şi se face dovada că l-a acceptat, chiar tacit; c) să fie în concordanţă cu principiile de drept, deoarece s-ar putea ivi împrejurări când uzul portului să vină în contradicţie cu aceste principii sau chiar cu unele reguli locale şi să nu poată căpăta un caracter general aplicabil.

V

V Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Am nevoie de ajutor".

VAIER Parâmă de remorcă şi de manevră a traulului; *v. fig.* traul.

VAD Loc situat pe un curs de apă în care traversarea (trecerea prin apă a oamenilor şi vehiculelor) este posibilă fără pod datorită fundului mic şi malurilor joase.

VAL Mişcare ondulatorie a stratului de la suprafaţa apei, determinată de acţiunea vântului seismelor, de deplasarea navelor ş.a.

VAL DE CUTREMUR *v.* Val seismic.

VAL DE MAREE Undă formată în oceanul planetar sub acţiunea forţelor de atracţie diferenţială ale Soarelui şi ale Lunii asupra Pământului şi care dă naştere la maree. V. de M. se caracterizează printr-o lungime de sute de km şi o înălţime relativ mică, ce nu depăşeşte 18 m. Viteza valului depinde numai de adâncimea bazinului de apă. Din cauză că oceanul planetar este separat de continente, la ţărmuri se produce fenomenul de reflectare.

VAL DE PĂMÂNT Meterez de pământ care servea încă din antichitate ca fortificaţie militară.

VAL DEFERLANT PUPA Val puternic, cu viteză mare, care inundă pupa navei provocând stricăciuni obiectelor şi instalaţiilor de pe dunetă.

VAL MARITIM (de vânt) Mişcarea ondulatorie a particulelor de apă a mării (oceanului) sub influenţa vântului fără o mişcare de înaintare a masei de apă. Valul maritim are următoarele caracteristici: înălţimea (distanţa pe verticală între creastă şi talpă); lungimea de undă (distanţa pe orizontală dintre două creste succesive măsurată pe direcţia de propagare a valului); perioada (durata dintre două treceri succesive a crestelor unui val printr-un acelaşi punct deasupra mării); frecvenţa (numărul de perioade pe secundă); panta (înclinarea profilului valului faţă de orizont); înălţimea crestei (distanţa dintre vârful valului şi nivelul mediu al acestuia). Înălţimea medie a unui val maritim este de cca 8 m dar există valuri de 12 şi chiar de 25 m. Valul maritim se micşorează rapid odată cu creşterea adâncimii fundului mării (oceanului) dar lungimea de undă, frecvenţa şi perioada nu se schimbă. Gradul de agitaţie al mării se determină în funcţie de înălţimea valurilor celor mai mari. Raportul dintre înălţimea valurilor şi gradul mării este redat într-o scară cu 10 grade denumită „scara gradului mării". La Marea Neagră valul mediu are înălţimea de 2–3 m iar maxim de 7–8 m, lungimea de undă 10–15 m. **Valul convenţional** V. luat ca bază în calculele de proiectare a navei. **Val staţionar** V. care nu avansează; apa se mişcă doar ascendent şi descendent; *v.* şi valuri.

VAL SEISMIC Val de dimensiuni mari dintr-o serie de valuri care iau naştere deasupra epicentrului unui cutremur submarin. Se propagă circular cu o viteză până la 200 m/s parcurgând distanţe enorme şi provocând distrugeri mari pe coastele la care ajunge; *v.* Ţunami, Tsunami.

VALADĂ *fl.* Concavitate a malului fluviului (*termen de origine venetiană atestând vechimea marinăriei la români*).

VALDEZ Important port petrolier al SUA pe ţărmul de S al Pen. Alaska. Punct terminus al conductei de petrol unde ajunge ţiţeiul extras din N peninsulei. În port se află o serie de rezervoare de petrol cu o capacit. de peste 1 500 m^3. Ad. la danele de acostare de la terminalul de petrol este de 23–50 m, permiţând acostarea petrolierelor cu o capacit. de până la 365 mii t.

„VALDIVIA" Nava expediţiei germane cu care oceanograful K. Kuhn a executat în anii 1898–1899 cercetări la mari adâncimi în S Oc. Atlantic, Oc. Indian şi în Antarctica. În S Oc. Atlantic a descoperit o înălţime submarină botezată „Valdivia" (892 m). Rezultatele cercetărilor sale au fost publicate în anuarul expediţiei. Numele navei „V." a fost dat după cel al conchistadorului spaniol Pedro Valdivia care în 1552 a pus temelia oraşului care-i poartă numele din statul Chile.

VALE *fl.* În sensul curentului apei.

VALENCIA Oraş în E Spaniei din provincia cu acelaşi nume. Important port al ţării situat în g. cu acelaşi nume din M. Mediterană, la vărsarea Fl. Turia. De la V. duce drumul cel mai scurt la Madrid. Cca. 800 mii loc. În V. sunt dezvoltate ind. metalurgică, chimică, atelierele meşteşugăreşti. Aflată într-o zonă agricolă, V. a devenit un important centru de export al citricelor, legumelor timpurii, orezului, fructelor. Traficul anual de mărfuri cca 2,5 mil. t. Întemeiat de romani în anul 137 î.Hr., V. este azi unul dintre cele mai frumoase oraşe din Spania.

VALIDARE *înv.* Sentinţă a curţii de prize prin care captura este sancţionată ca legală (priză bună).

VALLETTA, La – Cap. Rep. Malta şi port la M. Mediterană. Cca 170 mii loc. Situat la ţărmul a două băi ale Ins. Malta cu ad. între 10 şi 34,5 m. Lung. frontului de cheuri 7 km, cu ad. de cca. 11 m. Centru economic: ind. textilă, alim. Traficul anual de mărfuri cca 1,3 mil. t. ŞN cu 6 docuri uscate pot asigura reparaţia navelor civile de mare tonaj (cca 300 mii tdw) şi a navelor militare, incl. PA. BMM.

VALPARAISO (*sp.* grădina Raiului). Principalul port şi BMM a Rep. Chile situat pe ţărmul unui golf deschis, semirotund, la Oc. Pacific. Cca 300 mii loc. BMM asigură bazarea şi deservirea navelor militare de toate clasele. Lung. frontului de cheuri 3 km cu ad. de 3,4–11 m. Portul asigură derularea a 1/2 din importurile ţării: petrol, zahăr, mărfuri generale şi o mare parte din mărfurile de export: minereu de cupru şi fier, material lemnos, ciment, lână. Este punctul terminus al magistralei de CF Buenos Aires – Santiago – Valparaiso. Şantier de rep. a navelor civile şi militare, incl. Ds.

VALOARE CONTRIBUENTĂ *MC* Valoarea recalculată a navei, a navlului şi a mărfurilor salvate de la distrugere, în urma unui act de avarie comună care se are în vedere la contribuţia proporţională pentru acoperirea sacrificiului şi a cheltuielilor ocazionate de necesitatea salvării comune. Părţile care au beneficiat de pe urma sacrificiului voluntar de avarie comună au datoria să contribuie la acoperirea pagubei cauzate, în proporţie cu valoarea netă efectivă a bunurilor, stabilită pe piaţa unde călătoria a luat sfârşit.

VALOARE MAJORATĂ *MC* Metodă de asigurare maritimă, prin care nava este înscrisă în poliţă cu două valori; cea dintâi, asigurarea de bază, reprezintă valoarea navei la data asigurării, iar a doua constituie un supliment de prevedere asigurat pentru eventualitatea în care la data „pierderii totale" nava ar avea o valoare mai mare, ca urmare a creşterii valorii sale pe piaţa internaţională.

VALOARE SALVATĂ *MC* Valoarea comercială pe care o navă salvată şi caricul ei, eventual salvat, o au la locul unde au fost puse la adăpost, imediat după salvare. Se stabileşte de experţi evaluatori şi trebuie să reprezinte preţul ce se poate obţine prin vânzarea navei sau a mărfurilor pe piaţa de desfacere. Conform practicii experţilor evaluatori, „valoarea salvată" se obţine prin luarea în considerare a tuturor pierderilor, degradărilor sau a avariilor suferite de o navă, caricul ei sau de un bun oarecare, cu ocazia accidentului ce a dat naştere acţiunii de salvare, cât şi prin acţiunea însăşi a salvării.

VALOAREA MĂRFURILOR NEVĂMUITE *MC* Valoarea mărfurilor aflate în antrepozite asupra cărora grevează neplata taxelor vamale.

VALURI DE ÎNSOŢIRE PROVA Valuri divergente formate la prova, simetric în ambele borduri, la deplasarea înainte a unei nave. Iau naştere imediat înapoia etravei. Forma şi mărimea lor caracterizează calităţile şi eficienţa formelor carenei în ceea ce priveşte rezistenţa la înaintare a navei.

VALURI DE RESACĂ Valuri scurte şi cu pante abrupte care se produc de obicei în bazinele portuare, ca rezultat al fenomenului de interferenţă dintre valurile reflectate de peretele vertical al cheurilor şi valurile incidente. Resaca face dificilă atât staţionarea navelor la cheu, cât şi efectuarea operaţiunilor de încărcare-descărcare.

VALURI DIVERGENTE Tip de valuri care iau naştere pe timpul deplasării unei nave şi care se dezvoltă pornind din prova şi din pupa, în ambele borduri, după linii divergente care fac cu planul diametral al navei unghiuri cu valori variabile între 15° şi 30°, după tipul de navă.

VALVULĂ Supapă. **V. de barcă** V. pe fundul unei bărci de salvare pentru scurgerea apei din interior. **V. de fund** V. într-o nişă, denumită casetă, pe fundul navei, pentru a inunda un compartiment în caz de incendiu sau pentru a saborda nava. V.d.F. pot fi comandate şi de la distanţă; *sin.* V. Kingston **V. de perete** Valvulă cu diafragmă verticală instalată la baza unui perete despărţitor transversal sau longitudinal cu scopul de a permite circularea apei dintr-un compartiment inundat în cel alăturat, în vederea menţinerii stabilităţii navei. Diafragma se manevrează de pe punte. **V. principală** V. de admisie a vaporilor în turbină.

VALVULĂ SOLARĂ Dispozitiv instalat pe farurile fără personal şi pe geamandurile moderne, destinat să aprindă automat lumina în momentul când apune Soarele şi să o stingă în momentul când acesta răsare.

VAMĂ Autoritate portuară care funcţionează, de regulă, pe lângă Ministerul Finanţelor sau Ministerul Comerţului Exterior, în a cărei atribuţie intră controlul mărfurilor ce trec frontiera de stat, perceperea taxelor vamale, prevenirea infracţiunilor vamale. Întocmeşte formele pentru intrarea sau ieşirea mărfurilor din ţară, reţine mărfurile care nu sunt autorizate la export sau import şi ţine evidenţa importului, exportului şi tranzitului de mărfuri. Navele, din momentul acostării în port şi până la plecare, sunt supuse supravegherii şi controlului vamal.

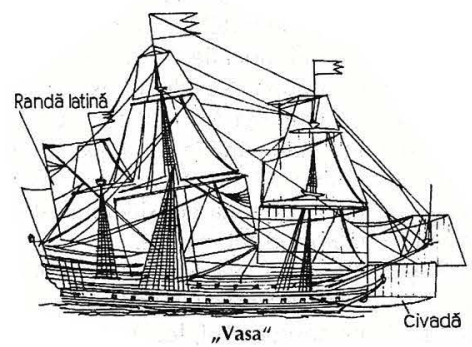
VANCOUVER, George (1757–1798) Navigator britanic, a condus expediţia de cercetare a coastelor Australiei, Noii Zeelande şi a Ins. Hawaii (1791–1792) şi a cercetat coastele Americii de Nord la Oc. Pacific.

VANCOUVER 1. Oraş-port în V Canadei la G. Georgia din Oc. Pacific, în faţa ins. cu acelaşi nume. Cca 1,2 mil. loc. Deschis navigaţiei tot timpul anului. Intrarea în port se face printr-un canal cu ad. de 14,6 m. Lung. frontului de cheuri 16 km, cu ad. de 16,8 m. Traficul anual de mărfuri cca 50 mil. t. Ind. de prelucrare a lemnului, constr. de aparataj electrotehnic, ind. alimentară, utilaje forestiere, mari rafinării de petrol. Import: petrol, oţeluri, maşini; export: grâu, cherestea, prod. forestiere, metale neferoase, hârtie, peşte, blănuri. Şantierele navale asigură reparaţia navelor civile de mare tonaj şi a navelor militare, incl. Cr. Nod de comunicaţii. Aeroport. **2.** Ins. canadiană în Oc. Pacific în apropierea ţărmului nord-american; 32,1 mii km²; cca 230 mii loc. Relief muntos, alt. max. 2200 m (vf. Golden Hinde). Ţărmuri cu numeroase fiorduri. Climă temperată umedă. Expl. forestiere şi de cărbune. Oraş pr. Victoria. Poartă numele navigatorului britanic G. Vancouver care a explorat-o în 1792.

VAPOR 1. Navă propulsată de o maşină cu vapori. Primele vapoare au fost realizate în SUA de către John Fitch (1787–1788), însă exploatarea vapoarelor în scopuri comerciale a fost înfăptuită de Robert Fulton cu nava „Clermont" abia în 1807. **2.** Termen impropriu pentru orice navă cu propulsie mecanică.

VAPOREAN *arg.* Navigator care staţionează puţin timp într-un port, fără a avea domiciliul stabil în acesta.

VAPOREANCĂ *arg.* soție de vaporean.
VAPORIZATOR Aparat cu ajutorul căruia se vaporizează apa de mare la bord. Aburul obținut se condensează în distilator, iar apa dulce obținută se folosește pentru completarea apei de alimentare a căldărilor, înlocuind parte din pierderile de aburi care au lucrat în diverși consumatori de la bordul navei.
VARACULĂ Ciocan mare folosit în șantiere.
VARANGĂ Piesă din osatura transversală a navei, care leagă chila/carlinga de coastă; poate fi: plină, etanșă, cadru (întărită), schelet etc. **V. brachet** V. cu rol limitat în rezistența structurală a fundului navei, formată din table izolate de aceeași grosime ca V. continuă, având între ele spații libere. Ușurează construcția fără a afecta rezistența. **V. continuă** V. neîntreruptă de la carlinga centrală până la tabla marginală a dublului fund sau până la stringherul de gurnă. Alternează cu V. intercostale. **V. intercostală** V. din structura dublului fund al navelor, care se întrerupe la întâlnirea cu carlingele laterale continui. **V. joasă** V. de înălțime relativ redusă, caracteristică navelor fără dublu fund; *v. fig.* osatură.
VARANGER FJORD (*norv.* G. Varegilor) G. al M. Barents la coasta de N a Europei între Pen. Râbacii (Rusia) și Varanger (Norvegia). Pătrunde în uscat pe o distanță de 120 km; lățimea la intrare 50 km; ad. până la 420 m. Temp. med. a apei în febr. +1, +3° C; aug. +9° C; salinitatea 34‰. Maree semidiurnă cu ampl. de 2,2 m. Porturi: Vardo (Norvegia), Linahamari (Rusia). În al doilea RM, V.F. a fost zona de acțiune a Flotei de Nord a URSS împotriva transporturilor maritime germane.
VARCĂ Termen regional de origine grecească; *v.* barcă.
VARDIE 1. *MC* Serviciu de pază la bord ce se execută în porturi. 2. Marinar care execută acest serviciu.
VARIABILELE CANCERULUI ȘI CAPRICORNULUI Vânturi variabile în zona cuprinsă între alizeele de Nord-Est și Sud-Est. Lățimea zonei este de 500 Mm în septembrie și 150 Mm în decembrie.
„VARIAG" *ist.* Crucișător din Esc. I a flotei ruse din Oc. Pacific. În timpul războiului ruso-japonez (1904–1905), la 9 feb. 1904, însoțit de can. „Koreeț", s-a angajat într-o luptă inegală cu o esc. japoneză (6 Cr., 8 torp.) în rada portului Coreei de Sud Incion (Chemulpo) în timp ce încerca să străpungă blocada navală japoneză pentru a ajunge la Vladivostok. În luptă a reușit să scufunde un torp. și să avarieze 2 Cr. după care a fost sabordat de propriul echipaj pentru a nu fi capturat de inamic. Construit la Philadelphia (SUA), a intrat în serviciul flotei ruse în 1901. Caracteristici: depl. 6500 t; vit. 24 Nd; echipaj 570 oameni; tunuri: XII x 152 mm, XII x 75 mm, VIII x 47 mm, 8 tuburi lanstorpile, puntea acoperită cu cuirasă. Scufundat în 1904 la Incion, a fost ridicat la suprafață de japonezi și reparat. În 1916 a fost cumpărat de Rusia și încadrat în flotila din Oc. Înghețat de Nord. În 1917 s-a aflat în Anglia pentru reparații unde, în urma Revoluției din Rusia, a fost sechestrat de englezi. S-a scufundat în 1918 în M. Irlandei.
VARIAȚIA RISCULUI *MC* Termen de asigurare maritimă, pentru desemnarea unui risc care își schimbă locul, caracterul sau intensitatea, în urma unui fapt material al asiguratului. Una din obligațiile implicite ale expediției maritime, asigurată „per voiaj" este efectuarea întregii călătorii cu viteza rezonabilă, adică fără devieri sau întârzieri nejustificate.
VARIAȚIE ANUALĂ (a declinației magnetice) Valoarea exprimată în minute de arc care arată modificarea declinației magnetice în decursul unui an într-un punct pe globul terestru sau într-o anumită regiune. Este variația declinației pentru anul în care se menționează în titlul hărților marine de navigație sau în interiorul rozei compasului tipărită în diferite zone ale hărții. Această valoare este însoțită de cuvintele „descreștere" sau „creștere".
VARNA Oraș și principalul port al Bulgariei la M. Neagră; situat într-o baie cu același nume. Cca 200 mii loc. Legat de mare printr-un canal de 14 m ad. Portul dispune de un bazin interior despărțit de două moluri și o radă exterioară. Accesibil navelor cu un pescaj de 7 m. Ind. chimică, textilă, alim. Pescuit. Traficul anual de mărfuri cca 7 mil. t. Linie de feribot cu portul ucrainean Ilicevsk. Șantier de construcții și reparații navale. *ist.* Pe locul actualului oraș s-a aflat în antichitate colonia grecească Odessos. În Evul Mediu a făcut parte din țaratele bulgare, în sec. XIV din statul condus de Dobrotici (despot al Dobrogei), iar spre sfârșitul aceluiași secol a căzut sub dominația otomană. În urma războiului ruso-româno-turc (1877–1878), V. a intrat în componența Bulgariei.
VARSOL Ulei brevetat, folosit în locul alcoolului la unele compasuri magnetice.
VAS Termen învechit care, spre deosebire de navă, consacrat numai navelor militare, a fost specific în trecut navelor civile și uneori într-un context istoric era folosit și pentru unele nave militare (ex. vas de brandvahtă). În prezent, termenul de navă s-a încetățenit și în flota civilă, astfel că denumirea de „navă" a devenit oficială atât pentru navele militare cât și pentru cele civile.
„VASA" *ist.* Navă de linie cu vele și trei arbori construită în 1627 ca navă amiral a flotei suedeze. La 10 aug. 1628, imediat după lansare, a fost surprinsă de



„Vasa"

un gren în timp ce se deplasa cu o parte din vele întinse, s-a răsturnat și s-a scufundat în portul Stockholm. A fost ranfluată la 17 apr. 1961 și transformată în navă-muzeu, fiind singura navă din sec. XVII existentă în lume. Caracteristici: depl. 1400 t; dim. 70 x 13,50 x 4,80 m.; echipată cu 66 tunuri de diferite calibre. Înălțimea de la chilă la mărul catargului 49 m; echipaj 433 oameni.

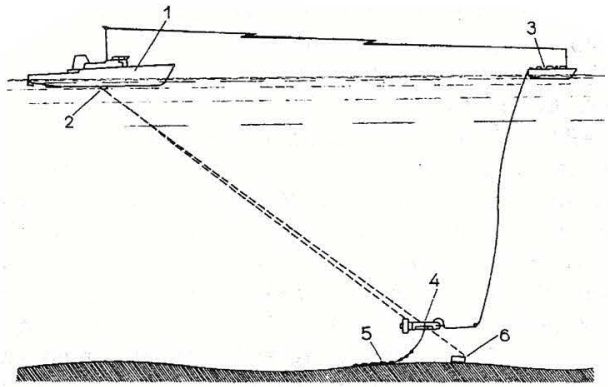
VAZULIN *fl.* Apărătoare verticală la casa roții de la navele cu zbaturi.

VĂRSARE Loc în care o apă curgătoare se varsă în altă apă *v.* Confluență.

VÂJIAC, Nicolae (1935–2005, n. Ploiești) Comandant de lungă cursă. Absolvent al Școlii de Ofițeri de Marină din Constanța, specialitatea navigație, cu gradul de locotenent (1955). În același an renunță la cariera militară și trece în Marina Comercială. Obține brevetul de comandant de lungă cursă la numai 28 de ani, calitate exercitată la bordul navelor „Ardeal", „Timișoara" Dunărea", „Iași", „Lupeni" ș.a. Devine comandant instructor și șef de secție în cadrul NAVROM Constanța, apoi expert instructor principal. Urmează cursurile de perfecționare (radiolocație) ale Institutului Naval „Warsash" din Southampton (Marea Britanie). Se numără printre fondatorii Centrului de Perfecționare a Lucrătorilor din Marina Civilă (CPLMC), inaugurat în anul 1976 unde a rămas unul din cei mai apreciați profesori, șef de catedră, pregătind generații întregi de navigatori români. Deschizător de drumuri, a coordonat proiectul de introducere a simulatoarelor în pregătirea personalului brevetat din marina comercială – ARPA. Este autorul a mai multor lucrări în domeniul conducerii navei, folosirii mijloacelor radar și a microcalculatoarelor. Membru al LNR din anul 1991.

VÂNĂTOR ANTISUBMARIN Navă militară cu un deplasament de 20–700 t, destinată căutării și distrugerii Sm. inamice, escortării navelor de transport și navelor militare mari, executării misiunilor de supraveghere, cercetare ș.a. Este dotată cu hidrolocatoare, aruncătoare/lansatoare de grenade ASm., torpile antisubmarine, artilerie de calibru mic, mitraliere. Primele VASm. au apărut în primul RM, la început în Marea Britanie, iar apoi și în alte țări. *ist.* Marina română a achiziționat în al doilea RM de la marina germană 3 unități de tipul KFK (Kriegs Fisch Kutter), la origine barcaze pescărești norvegiene, care au constituit gruparea VASm. din cadrul Comandamentului Zonei și portului Constanța (CPZC) sub comanda Lt. Vlad Popescu-Greaca. Caracteristici: depl. 100 t; tunuri: I/37 mm, I/20 mm; motor Diesel, vit. 11 Nd; instalație de hidrolocație; lansatoare de grenade ASm. în borduri și la pupa. Navele au executat misiuni de supraveghere și siguranță ASm. în zona barajelor de mine Constanța, escortări până în afara apelor teritoriale ș.a. După ieșirea României din război, cele 3 VASm. au fost preluate de flota sovietică considerându-le capturi de război. *sin;* vânător de submarine.

VÂNĂTOR DE MINE *mil.* Navă de luptă modernă, de construcție specială, dotată cu multiple echipamente (instalații) destinate descoperirii, localizării și distrugerii barajelor de mine sau a minelor izolate. Corpul cu forme speciale este realizat din materiale amagnetice (lemn, mase plastice armate cu fibră de sticlă, metale neferoase etc.), motoarele și elicile proiectate pentru a avea o funcționare cât mai silențioasă și multe alte soluții tehnice, toate aceste măsuri constructive adoptate urmărind reducerea câmpurilor fizice (magnetic, electric, hidrodinamic și acustic) proprii ale navei. Descoperirea barajelor și a minelor izolate se face cu ajutorul instalației de hidrolocație, iar localizarea, identificarea și distrugerea se fac cu ajutorul roboților



Vânător de mine:
1 – vânător de mine; *2* – detector de mine; *3* – barcă; *4* – distrugător de mine teleghidat; *5* – încărcătură de distrugere; *6* – mină.

subacvatici telecomandați sau al unor șalupe (fără echipaj) telecomandante, ce au câmpuri fizice mari, care se trimit ca mijloace antemergătoare în zona periculoasă.

VÂNĂTOR DE SUBMARINE **1.** Navă vânătoare de submarine *v.* vânător antisubmarin. **2.** Marinar ambarcat pe o navă vânătoare de submarine.

VÂNT **1.** Curent ce se formează ca urmare a deplasării maselor de aer dintr-o regiune cu presiune ridicată într-o regiune cu presiune mai scăzută. Direcția V. este direcția din care acesta bate (contrar curentului). **V. adevărat** V. înregistrat de un observator fix. **V. aparent** V. observat la bordul unei nave în mers, ca rezultantă a V. adevărat și a V. navei. **V. bun** V. favorabil care permite navei să înainteze spre locul de destinație. **Vânt care sare** Vânt care nu bate dintr-o direcție precisă și care, la intervale scurte de timp, își schimbă direcția cu câteva carturi. **V. contrar** V. opus celui bun. **V. de bulină** *v.* aliură (1). **V. de Nord, de Nord-Est** etc. V. care bate de la Nord, de la Nord-Est etc. **V. de/din pupa** *v.* aliură (1). **V. de travers** *v.* aliură (1). **V. dinaintea/ dinapoia traversului** *v.* aliură (1). **V. din prova** *v.* aliură (1). **V. dominant** V. care bate cu o frecvență mai mare într-o anumită direcție decât cele din alte direcții. **V. dorit** Pe portavioane, V. aparent din prova, necesar decolării avioanelor. **V. în velă** V. care bate pe fața pupa a velei. **V. larg** *v.* aliură (1). **V. local** V. care bate într-o anumită zonă a mării. **V. mare larg** *v.* aliură (1). **V. pe velă** V. care bate pe fața prova a velei **V. permanent** V. care bate tot timpul anului **V. sezonier** V. care bate într-un anumit anotimp. **V. rece** *înv.* Înainte de 1956, V. de forța 7 pe scara Beaufort. **V. strâns** *v.* aliură (1). **V. navei** Curent de aer provocat de mersul navei. ◇ „V. bate în compas". Direcția V. este cea din care bate. „V. dă, V. refuză" Cu V. și cu marea nu poți fi sigur de nimic. „A trece de V." A depăși V. din prova la o voltă de V. **2.** *înv., sin.* cart (3).

VÂNTURILE BUNE DE VEST Vânturi de Vest în Nordul Oc. Atlantic, care permiteau navelor cu vele să revină din America în Europa.

VÂNZARE LA LUMÂNARE *ist.* Vânzare la licitații a unei prize, ofertele fiind admise până la stingerea lumânării aprinse la începutul vânzării.

VÂNZARE SILITĂ *MC* Vânzarea unei mărfi asupra căreia s-a aplicat dreptul de reținție. Titularul dreptului trebuie să rețină marfa o perioadă de timp, conform legilor țării unde se face reținția, spre a se da posibilitate celeilalte părți să plătească sumele care grevează marfa și cheltuielile de magazinaj. Dacă în termen legal nu s-au plătit aceste sarcini, se poate face vânzarea.

VÂRF 1. Partea superioară a unui catarg. 2. *v.* antenă. 3. Porțiune a unei băi sau a unui golf, care intră mult în interiorul uscatului. 4. *v.* velă aurică. 5. *v.* pavilion.

VÂRSTA LUNII Intervalul de timp, în zile și fracțiuni de zile, care trece de la faza de „Lună nouă" până în momentul considerat. Valoarea maximă este de 29,5 zile. Dă indicații asupra fazelor lunii și asupra intensității fenomenului de maree.

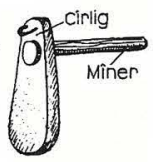
VÂRSTA MAREEI Intervalul de timp dintre momentul sizigiilor și momentul producerii primei maree înalte; poate preceda sizigiile cu o zi sau poate întârzia cu cel mult șapte zile.

VÂRSTA NAVEI Numărul de ani împliniți de o navă de la intrarea în serviciu. Valoarea navei este influențată în mod considerabil de vechimea ei. Contabil, scade pe măsura amortizării iar comercial, scade într-o proporție și mai mare, deoarece cheltuielile de întreținere, reparare și asigurare cresc o dată cu vechimea. De regulă, navele mai vechi de 20–25 de ani plătesc o primă de asigurare sporită. De asemenea, mărfurile transportate pe nave „vechi" sunt supuse unor prime de asigurare suplimentare, suportate în genere de armator.

VÂRTEJ 1. *sin.* jâjână. 2. *sin.* anafor.

VÂRTEJ DE AER Curent de aer puternic care girează în jurul unei axe, deplasându-se în același timp pe o traiectorie neregulată, antrenând obiecte mai ușoare; curent de aer respins de o velă, de o stâncă ori de un obstacol oarecare, ce-i împiedică trecerea.

VÂRTELNIȚĂ Sculă pentru făcut parâme de tipul „comandă de bord".



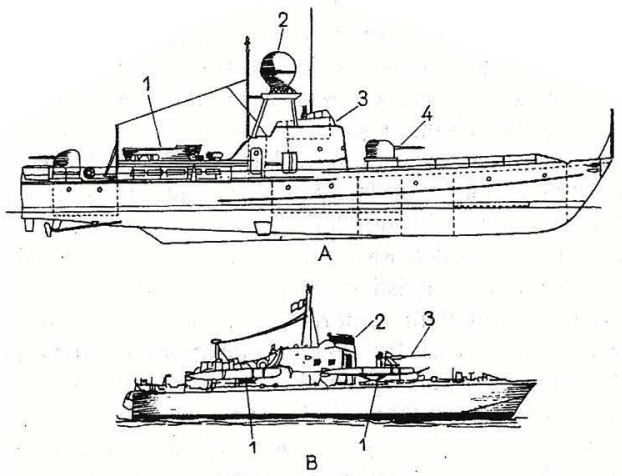
Vârtelniță

VÂRTOSU, Constantin (1893–1916 n. Galați) Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină cu gradul de Slt. În anul 1913 este trimis la Școala Navală din Kiel (Germania) pentru perfecționarea pregătirii în arma marinei. În 1916 este încadrat la grupul port-mine din Comandamentul Apărărilor sub apă. Ambarcat la bordul șalupei „Smârdan" care, în confruntarea cu bateriile germane, a fost scufundată în dreptul localității Isaccea. Și-au pierdut viața Lt. Vârtosu C-tin, Lt. Alexandrescu Ion și plut.-maj. Marinescu Nedelea.

VÂSLĂ 1. *fl.* Ramă pescărească; *sin.* babaică, opacină. 2. Ramă scurtă cu care se guvernează lotca. 3. Ramă folosită la schif. Se manevrează cu o singură mână ca și opacina; *v.* pui.

VEDETĂ Navă militară de tonaj redus (sub 500 t) dotată cu armament puternic și având o viteză apreciabilă care, în funcție de caracteristicile tehnico-tactice și destinația de luptă, poate fi purtătoare de artilerie, rachete, torpiloare, antisubmarină ș.a., iar referitor la construcția carenei, poate fi cu chilă, cu fundul plat, cu redan, cu aripi portante, pe pernă de aer. V. **antisubmarină** V. destinată căutării și distrugerii submarinelor inamice în zona costieră, cu depl. de 45–400 t; vit. 20–25 Nd. Dotată cu aparatură de detectare a Sm., iar ca armament are torpile antisubmarine, aruncătoare de grenade ASm., tunuri automate de 20–57 mm și mitraliere. A fost folosită în primul și în al doilea RM. V. **de desant** V. destinată debarcării efectivelor și tehnicii de luptă pe litoralul maritim sau pe malul unui curs de apă ocupat de inamic. Poate fi cu chilă sau pe pernă de aer. V. din prima categorie are depl. de 10–35 t și vit. de 10 Nd, iar V. pe pernă de aer are masa de 170 t, vit. de 50 Nd. Sunt armate cu tunuri de calibru mic sau mitraliere. Se transportă în zona debarcării cu ajutorul unor nave de transport speciale. V. **dragoare** V. având ca misiune căutarea și distrugerea minelor în zona costieră și la fluviu. Depl. 20–100 t; vit. 18 Nd. Este dotată cu drăgi pentru dragajul minelor de contact și fără contact, încărcături de exploziv și tunuri de calibru mic pentru autoapărare și distrugerea minelor ieșite la suprafață. *ist.* În al doilea RM, V. dragoare au acționat în special la Dunăre. V. **de siguranță** V. destinate supravegherii pe mare și fluviu a bazelor, punctelor de staționare a navelor. Asigură protecția navelor și convoaielor ce se deplasează în zona costieră și pe fluviu și execută misiuni de cercetare ș.a. *ist.* Un grup de 8 V. de siguranță fluviale au intrat în dotarea Marinei Române în 1906–1908. Ele au fost botezate cu numele a 8 eroi căzuți în Războiul pentru Independență. Au participat la primul și al doilea RM. Au fost construite în Anglia având urm. caracteristici: depl. 51 t; vit. 18 Nd. Tunuri I/47 mm, 2 instalații lanstorpile, mitraliere cal. 6,4 mm. Scoase din serviciu în 1962. V. **purtătoare de artilerie** V. având ca misiune sprijinul cu foc al trupelor terestre ce acționează la fluviu și în zona de litoral, atacul asupra navelor civile și a navelor militare de aceeași clasă. Depl. 100–400 t; vit. 12–28 Nd. Tunuri II/76 mm, II/40 mm, 4–8 mitraliere. O variantă a V. purtătoare de artilerie este V. blindată, având blindaj de protecție la tunuri, comandă și compartimentul mașini. V. **purtătoare de rachete** V. destinată atacului navelor inamice în zonele costiere. Armată cu 2–8 instalații de lansare a rachetelor clasa „navă-navă" cu o bătaie de până la 100 km. Depl. 60–480 t și vit. până la 50 Nd (92,6 km/h). Marina Română a fost dotată în 1964 cu 5 VPR achiziționate din URSS, având depl. de 210 t, vit. de 39 Nd, iar ca armament 4 rachete tip SS-N-2Styx și II tunuri binate de 30 mm. În 1981 a mai fost construită o astfel de navă după planurile primelor la ȘN Mangalia. V. **torpiloare** V. care are ca misiuni atacul și distrugerea navelor inamice în zona litoralului și în locurile înguste (strâmtori, bazine etc.) și de supraveghere, convoiere ș.a. Caracteristici: depl. 80–220 t; vit. până la 50 Nd (92,6 km/h); 2–4 TLT/533 mm; I–II tunuri automate de 40 mm. Au fost folosite intens în al doilea RM de toate flotele angajate în acțiunile de luptă. *ist.* Un prim model de VT a apărut pe la sfârșitul sec. XIX, fiind propulsate

cu maşini cu aburi şi folosind torpile cu şcondru pentru atacul navelor inamice aflate în staţionare. Ele au acţionat în timpul Războiului pentru Independenţă în cadrul flotilei ruso-române de la Dunăre. În 1940 au fost achiziţionate din Anglia 3 VT tip „Vosper" care, după intrarea României în război, au executat misiuni de supraveghere, convoiere ş.a. Acestea aveau depl. de 36 t, vit. de 36–42 Nd şi erau armate cu 2 TLT/534 mm, 2 mitraliere cvadruple. În perioada războiului au intrat în dotarea Marinei Române 6 VT tip „Power" aduse din Olanda având depl. de 21 t, vit. de 36 Nd, iar ca armament: 2 TLT/533 mm, tunuri II/20 mm. Din cauza unor defecţiuni tehnice utilizarea acestora s-a limitat la misiuni de patrulare şi supraveghere în apele costiere româneşti. După al doilea RM pentru MM au fost achiziţionate din URSS (1952) 12 VT cu un depl. de 19,6 t, vit. de 42 Nd şi armate cu 2 TLT/450 mm. Au fost scoase din serviciu în 1964. Între 1979–1982 au intrat în dotarea flotei 12 VT construite la Şantierul naval din Mangalia. Acestea au un depl. de 215 t, vit de 36 Nd, armate cu 4 torpile de 533 mm şi II tunuri binate cal. 30 mm.

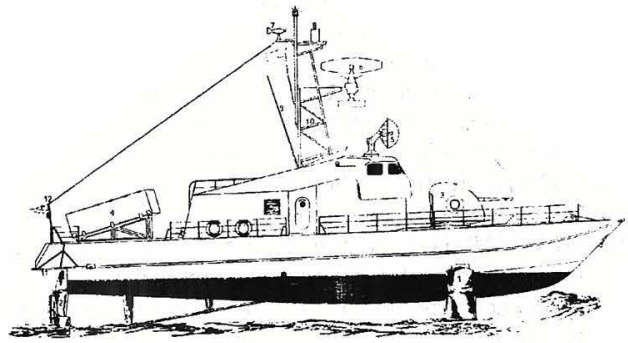


Vedete:
A – de patrulare: *1* – pui; *2* – radom; *3* – comandă; *4* – turelă. *B* – rapidă: *1* – torpile; *2* – comandă; *3* – tun automat

VEDETĂ BLINDATĂ Navă de luptă cu deplasament redus destinată să acţioneze pe fluviu şi pe mare în zona de litoral, având ca misiuni sprijinirea cu foc a trupelor terestre, combaterea navelor similare, protecţia convoaielor ş.a. V.B. pot fi folosite şi ca nave dragoare. Sunt armate cu tunuri: II × 76–100 mm, sau rachete, şi mitr. Dispun de blindaj de protecţie a tunurilor, postului de comandă şi a compartimentului maşini. Vit. 18–25 Nd. (33–36) km/h). În al doilea RM au acţionat în cadrul Flotilei de Dunăre 2 V.B.

VEDETA RAPIDĂ DE PASAGERI PE PERNĂ DE AER Navă maritimă pe pernă de aer folosită pentru transportul operativ al pasagerilor pe distanţe scurte. Propulsia este asigurată de elice aeriene antrenate de turbine cu gaze. Considerată navă rapidă de pasageri a mileniului II.

VEDETĂ TORPILOARE PE ARIPI PORTANTE Vedetă torpiloare de dimensiuni mijlocii care, pentru sporirea vitezei şi manevrabilităţii, a fost prevăzută cu suprafeţe plane montate transversal sub corp cu ajutorul unor picioare de sprijin. Odată cu creşterea vitezei, aceste suprafeţe plane determină ridicarea vedetei la suprafaţă, ceea ce duce la scăderea rezistenţei apei la înaintare şi implicit la mărirea vitezei. (Vezi **navă cu aripi portante**)



Vedetă torpiloare cu/pe aripi portante

VEDETIST *mil.* Marinar ambarcat pe o vedetă.

VEGA Steaua nautică α Lyrae, mărimea 0,1; în arabă „Vulturul care cade".

VEGETAŢIA CARENEI Stratul format din vegetaţia şi vieţuitoarele marine (iarbă de mare, alge, scoici, moluşte etc.) care se depun pe opera vie a navei. Vegetaţia duce la descreşterea vitezei navei sau la consum suplimentar de combustibil pentru menţinerea vitezei navei. La andocarea navei se execută curăţirea carenei de vegetaţie, după care se aplică straturile protectoare de pitură anticorosivă şi antivegetativă.

VEGHE 1. Explorarea orizontului pentru a descoperi nave, avioane sau uscatul în scopuri nautice sau militare. 2. Totalitatea oamenilor care execută operaţiunea de V. ◇ „V. să facă atenţie în bordul din vânt". 3. Fiecare din oamenii de V. ◇ „V. din cuibul corbului".

VEGHE LA ANCORĂ Serviciu de cart executat pe teugă de un membru din echipaj în timpul cât nava staţionează la ancoră. În atribuţiile acestuia intră supravegherea instalaţiei de ancorare şi observarea poziţiei lanţului de ancoră, pentru a semnala la timp deraparea ancorei sau ruperea lanţului.

VEHICUL SUBMARIN Sistem tehnic subacvatic folosit pentru executarea diferitelor lucrări sub apă (reparaţia de conducte, cabluri etc.) preluarea şi transportul de materiale, salvarea echipajelor submarinelor avariate, intervenţii la picioarele podurilor sau platformelor de foraj marin, acţiuni militare ş.a. Se mai numeşte şi „scuter subacvatic".

VEGHEÁ 1. A executa veghe (1). 2. (*despre o căpăţână de ancoră*). A pluti la suprafaţa apei.

VELA (ARGO) Constelaţie având steaua nautică Al Suhail.

VELA CERULUI Velă pătrată ce se află pe unele clipere deasupra rândunicii.

VELA LUNII Velă ce se află pe unele clipere deasupra velei cerului.

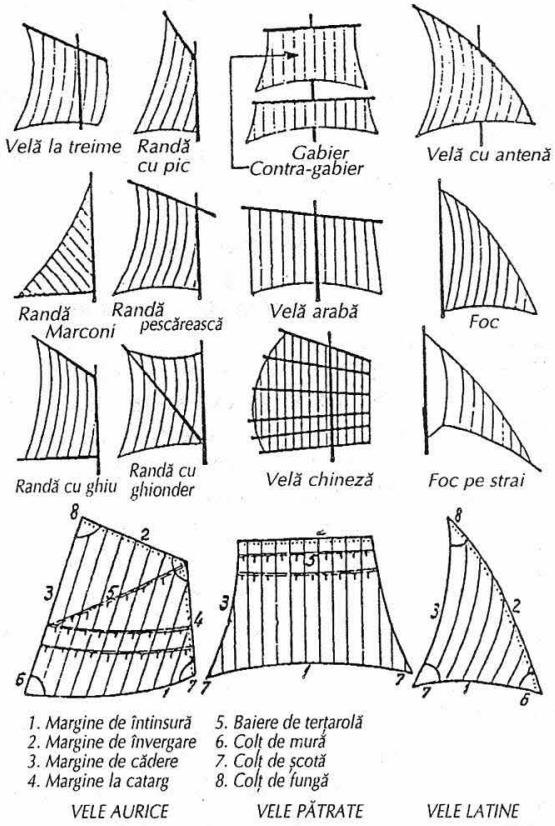
VELA PICULUI Velă triunghiulară întinsă între catarg şi pic, deasupra randei; se mai numeşte şi contraradă; *v.* pic.

VELAR Specialist în confecţionarea velelor, tenzilor, capoatelor, sacilor de marinar.

VELASTRAI Velă latină învergată pe un strai al arborelui mare sau al artimonului. Uneori, pe yachturi, marginea de întinsură este învergată pe un club; *v. fig.* velatură. **V. balon** Velă de dimensiuni mari, folosită pe ambarcaţiunile de regată.

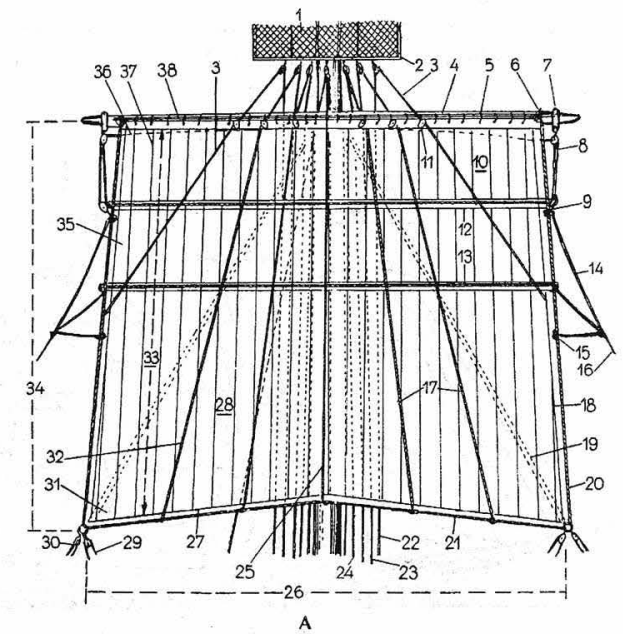
VELATURĂ Ansamblul velelor unei nave.

VELĂ 1. Mijloc de propulsie cu ajutorul vântului, format din mai multe ferţe din pânză de vele şi consolidat pe margini, în punctele de mare solicitare, cu căptuşeli şi întăriturl, precum şi cu o grandee de parâmă vegetală sau sârmă. V. se înverghează pe vergi, ghiuri şi picuri, catarge sau straiuri; *v. fig.* greement. **V. arabă** V. triunghiulară învergată pe o antenă; este folosită în special de velierele de cabotaj din M. Mediterană şi Oc. Indian. În trecut era folosită pe galere; *v. fig.* galeră **V. aurică** V. în formă de trapez neregulat, cu o margine de învergare, margini de cădere prova şi pupa, o margine de întinsură, colţuri de învergare (sus), dintre care cel de la catarg poartă denumirea de gât, iar celălalt, denumirea de vârf, un colţ de şcotă în pupa (jos) şi un colţ de mură în prova (jos); *v. fig.* randă. **V. bermudiană** V. aurică a cărei margine de învergare a fost îngustată şi



Clasificarea velelor după formă şi construcţie

ridicată astfel încât se află în prelungirea marginii de cădere prova. Se înverghează într-un şanţ de pe catarg şi este folosită pe iahturi. Deşi are formă triunghiulară, nu este considerată V. latină ; *sin.* V. Marconi. **V. chineză** V. de forma unui patrulater nesimetric, confecţionată din mai multe ferţe din împletitură de bambus. Pentru rigidizarea velei şi a grandeelor se utilizează vergele de bambus; *v. fig.* joncă. **V. cu spetează** V. susţinută de o spetează. **V. despicată** V. compusă din două părţi distincte, învergate pe o vergă la treime, una îndeplinind funcţia de trincă, iar cealaltă, funcţia de foc. Era folosită în trecut pe unele ambarcaţiuni militare. **V. de furtună** V. confecţionată din pânză de vele groasă. **V. de guvernare** V. la extremităţile navei, cu efect de guvernare (randa sau focurile). **V. de lugher** V. la treime purtată la lughere. **V. dublă** Velă, de regulă gabier, împărţită în două pentru a uşura manevra; partea superioară (numită contragabier etc.) este învergată pe o vergă alunecătoare (ce culisează pe lângă catarg în plan vertical pentru întindere şi respectiv strângere) în timp ce partea inferioară (numită gabier etc.) este învergată pe o vergă fixă. **V. inferioară** V. situată la extremitatea inferioară a

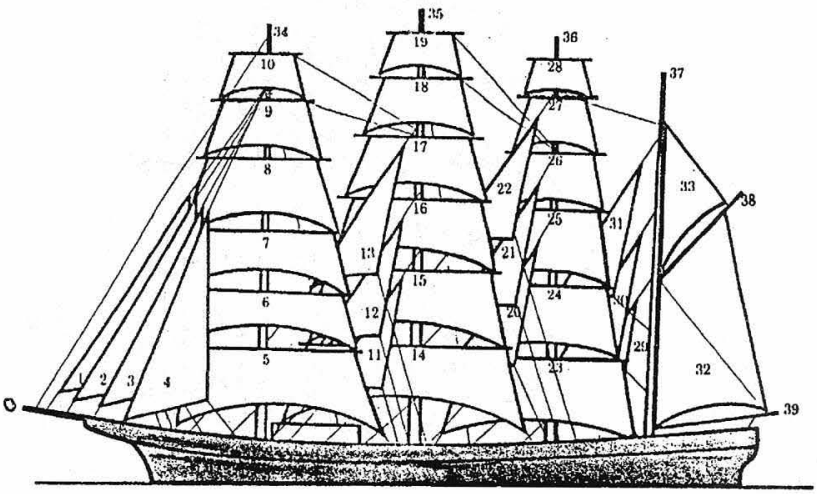


Vele:
A – pătrată văzută din prova: *1* – plasa balustrăzii gabiei; *2* – gabie; *3* – contrabulină; *4* – vergă; *5* – sachet de învergare; *6* – împuntătură de învergare; *7* – brăţară; *8* – pălăncel de terţarolă; *9* – ochi de terţarolă; *10* – terţarolă; *11* – măr călăuz; *12* – fâşie de terţarolă; *13* – filieră de terţarolă; *14* – labă de bulină; *15* – ochi de bulină; *16* – bulină; *17* – cargafund; *18* – căptuşeala marginii de cădere; *19* – contraşcotă; *20* – grandee de cădere babord; *21* – grandee de întinsură; *22* – contrabulină; *23* – cargafund; *24* – contraşcotă; *25* – susmantă; *26* – întinsură; *27* – margine de întinsură; *28* – ferţă; *29* – mură; *30* – şcotă; *31* – colţ de şcotă/mură; *32* – cargafund; *33* – talia ferţei; *34* – cădere totală; *35* – margine de cădere tribord; *36* – colţ de învergare; *37* – margine de învergare; *38* – gradee de învergare. *B* – despicată.

catargului: **V. mare, V. trinca, V. în cruce. V. în cruce** V. situată la extremitatea inferioară a artimonului; *sin.* artimon. **V. la treime/pătrime** V. aurică învergată pe o vergă la treime/pătrime. **V. latină** V. triunghiulară învergată pe un strai cu canistrele, având margine de

învergare, margine de căderе, margine de întinsură, colţ de fungă (sus), colţ de mură (prova), colţ de şcotă (pupa). V.l. provine, probabil, din V. arabă; *v. fig.* velatură (foc). **V. mare** V. situată la extremitatea inferioară a arborelui mare. **V. Marconi** *sin.* V. bermudiană. **V. mascată**: a) V. care primeşte vântul pe faţa dispre prova; b) V. care nu primeşte deloc vânt sau care primeşte vânt parţial, din cauza altei V. interpuse între aceasta şi vânt. **V. pătrată** V. de formă trapezoidală sau dreptunghiulară, având margine de învergare (sus), margini de căderе laterale, margine de întinsură (jos), colţuri de învergare (sus), colţuri de şcotă (jos). Este prevăzută cu fâşii/benzi transversale de terţarolă. **V. plină** V. care primeşte vântul pe faţa dispre pupa. **V. triunghiulară** V. de forma unui triunghi echilateral, folosită ca gabier la unele goelete; *sin.* rafie. ◇ „A face vele" A naviga cu vele; a întinde velele. „A face vele" A practica sportul cu vele. „Sub vele" Navigând cu vele. **2.** Navă ca în expr. „Un convoi de 20 de vele" sau „Velă drept în prova".

VELĂRIE 1. Arta şi ştiinţa velarului. **2.** Obiecte din pânză de vele de la bordul navelor. **3.** Atelier în care se confecţionează vele şi obiecte din pânză de vele.



Denumirile funcţionale ale velelor la o navă-barc cu patru arbori (o variantă):

0 – bompres; *1* – focul săgeţii (sau clinfoc); *2* – focul mare; *3* – focul mic; *4* – trinchetin; *5* – (vela) trincă; *6* – gabierul mic (cu vergă fixă); *7* – contragabierul mic (cu vergă alunecătoare); *8* – zburătorul mic; *9* – contrazburătorul mic; *10* – rândunica mică; *11* – velastraiul mare; *12* – velastraiul gabierului mare; *13* – velastraiul zburătorului mare; *14* – vela mare; *15* – gabierul mare; *16* – contragabierul mare; *17* – zburătorul mare; *18* – contrazburătorul mare; *19* – rândunica mare; *20* – velastraiul artimonului prova; *21* – velastraiul gabierului artimon prova; *22* – velastraiul zburătorului artimon prova; *23* – vela artimon; velă „în cruce"; *24* – gabierul artimon (cu vergă fixă); *25* – contragabierul artimon (cu vergă alunecătoare); *26* – zburătorul artimon; *27* – contrazburătorul artimon; *28* – rândunica artimon; *29* – velastraiul artimonului; *30* – velastraiul gabierului artimon; *31* – velastraiul zburătorului artimon; *32* – randa; *33* – vela picului (**sau** contraranda, atunci când randa este dintr-o singură bucată); *34* – (arborele) trinchet; *35* – arborele mare (**sau** maestru); *36* – (arborele) artimon prova (cu greement pătrat): *37* – (arborele) artimon (cu greement auric); *38* – pic (**sau** pic superior, în cazul unei rande duble, când apare şi un **pic inferior**); *39* – ghiu.

Notă: Velele sunt **învergate** (adică prinse) pe **vergi**, cărora le împrumută numele: verga trincii, verga mare, verga mare artimon, verga gabierului, verga zburătorului, verga rândunicii etc.

VELIER Navă cu vele. **V. cu motor auxiliar** V. cu motor (motorul fiind folosit pentru manevre în port).

VELINĂ *sin.* ochi (3).

VELIST Practicantul sportului cu vele; *sin.* yachtman, yachtsman.

VENDAVAL 1. Vânt de Sud-Vest care bate în rafale pe timp de iarnă în golful Gibraltar. **2.** Gren însoţit de tunete şi fulgere pe coasta Americii Centrale.

VENEŢIA (*it.* Venezia) Oraş în N. Italiei, port situat pe un grup de insule din laguna cu acelaşi nume din M. Adriatică. Cca 400 mii loc. Acvatoriul portului este împărţit în patru bazine legate între ele prin canale navigabile. Ad. în bazine şi pe canale 9–10 m. Lung. totală a frontului de cheuri cca 25 km. Portul este accesibil pentru navele moderne de mare tonaj. Important centru industrial şi comercial: siderurgie, rafinarea petrolului, prod. textile, de marochinărie, sticlărie de artă (Murano), porţelanuri. Traficul anual de mărfuri peste 26 mil. t. Import: petrol şi prod. petroliere, materii prime pentru industrie, prod. alim.; export: prod. ale ind. chimice, laminate, prod. de aluminiu, sticlărie, porţelanuri. Şantiere de reparaţii navale care dispun de 3 docuri uscate şi pot asigura reparaţii la toate tipurile de nave. Aeroport. *ist.* Întemeiat în sec. V a devenit în sec. XI un important centru comercial şi meşteşugăresc. A întreţinut în Evul Mediu legături comerciale, politice şi culturale cu Ţările Româneşti. Important oraş-port turistic.

VENI ACASĂ (*despre ancoră*) A ara pe fund în momentul în care se virează lanţul, fără ca nava să se apropie de punctul de fundarisire.

VENI CU PROVA ÎN VÂNT/CURENT (*despre navă*) A gira după ancorare până când primeşte vântul/curentul din prova; *sin., înv.* a face cap.

VENI CU PROVA ÎNTRE VÂNT ŞI CURENT (*despre navă*) A gira după ancorare până la o direcţie rezultantă între direcţia vântului şi cea a curentului.

VENI ÎN VÂNT A se apropia de direcţia din care bate vântul.

VENI LA BABORD/TRIBORD A întoarce la babord/tribord.

VENI LA CHEMAREA ANCOREI (*despre navă*) A se apropia de punctul de fundarisire în momentul virării ancorei.

VENI LA DISTANŢA DE MEGAFON A se apropia de o altă navă la distanţa la care poate fi auzit megafonul.

VENTILAŢIE (*la nave*) Operaţie prin care se îndepărtează aerul viciat din compartimentele şi instalaţiile navei şi se înlocuieşte cu aer proaspăt la parametri necesari (temperatură, umiditate, presiune). Se realizează pe cale naturală sau forţat prin aspiraţie sau insuflare cu ajutorul ventilatoarelor acţionate cu motoare electrice, conductelor de aer, schimbătoarelor de căldură, aparaturii de comandă. La navele militare circulaţia aerului poate fi pe întreaga navă, la turele, magaziile de muniţie, bateriile de acumulatoare etc. La navele comerciale V. trebuie să asigure o circulaţie constantă a aerului proaspăt prin magazii şi încărcătură pentru evacuarea umezelii, căldurii, mirosului emanat de marfă. Sistemul de V. se

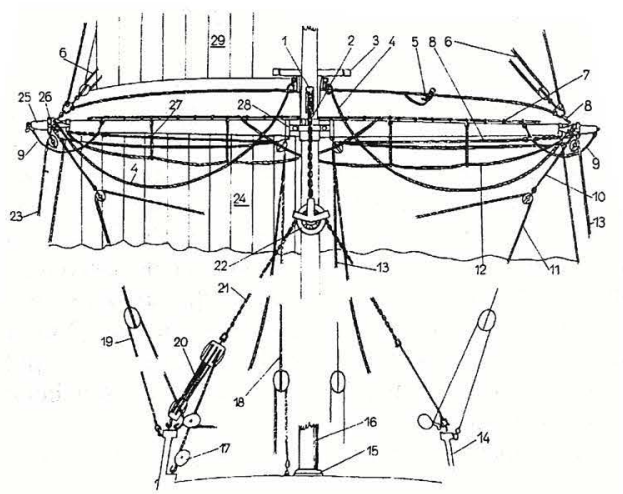
stabileşte la construcţia navei.

VERACRUZ Oraş şi important port din Mexic situat în partea de S a G. Mexic din Oc. Atlantic. Cca 270 mii loc. Portul cuprinde un avanport şi un bazin interior cu 5 moluri unde pot staţiona nave cu un pescaj de până la 10 m. Lung. frontului de cheuri peste 4 km. Traficul anual de mărfuri 7,2 mil. t. Import: utilaje industriale, cărbuni, maşini; export: sulf, metale neferoase, cafea, bumbac, tutun. Şantiere de reparaţii navale, incl. Ds. BMM a flotei mexicane din G. Mexic şi M. Caraibilor. Aeroport.

VERANO Timp frumos cu durata de circa trei săptămâni în lunile ploioase ale verii în America Centrală.

VERFAFOR Şcondru scos în afara vergii cu ajutorul unor brăţări, pe care se înverghează aripile; *v. fig.* greement.

VERGĂ Şcondru orizontal sau înclinat, suspendat cu o fungă la mijloc, la 1/3 (V. la treime) sau la 1/4 (V. la pătrime) de la unul din capete, pe care se înverghează o velă. Porţiunea centrală a V. se numeşte baza V., fiind continuată cu cartierele şi cu capetele vergii. La partea superioară V. are filiere de învergare şi brăţări pentru macaralele diferitelor manevre curente. V. este susţinută de o troţă sau poate aluneca pe o şină (V. superioare); *v. fig.* greement. ◇ „V. la V." (*despre nave*) Atât de aproape încât V. se ating unele de altele. **V. latină/arabă** V. pentru velă latină/arabă, folosită pe galere şi pe navele de cabotaj din M. Mediterană; *sin.* antenă. **V. de semnale** Şcondru orizontal sau construcţie orizontală din zăbrele (pe navele de linie şi pe crucişătoare) pentru ridicat semnale. **V. trincii în bătaie** V. folosită ca şcondru în bătaie pentru arborarea bompresului. „A încrucişa V." *arg.* A discuta în contradictoriu.



Vergă:

1 – ferăstruică cu rai; *2* – piciorul fungii contragabierului; *3* – crucetă; *4* – balansină moale; *5* – cargafund; *6* – contraşcota zburătorului; *7* – filieră de învergare; *8* – şcota zburătorului; *9* – ţapapie de vârf; *10* – piciorul braţului tribord; *11* – braţ tribord; *12* – ţapapie; *13* – contraşcota tribord a contragabierului; *14* – parapet; *15* – cămaşă; *16* – coloană; *17* – pastică; *18* – palancul contraşcotei; *19* – palancul braţului; *20* – caliorna fungii; *21* – funga contragabierului; *22* – macara; *23* – contraşcota babord a contragabierului; *24* – contragabier; *25* – capăt de vergă; *26* – brăţară; *27* – atârnător; *28* – cerc de troţă; *29* – zburător.

VERGĂ ALUNECĂTOARE Spre deosebire de verga fixă, pe V.A. se înverghează o velă dublă (de ex. contragabierul) care culisează pe lângă catarg în plan vertical pentru întindere şi respectiv pentru strângere.

VERGĂ OARBĂ Vergă fixată pe bompresul unor veliere din sec. XVII–XVIII.

VERGĂ SEACĂ Vergă fără velă servind doar pentru întinderea colţurilor de şcotă (mură) ale velei de deasupra. Pot fi „vergă seacă": **verga trincă** a unei goelete cu gabieri, **verga mare** a unui bric fără velă mare (situaţie în care bricul se numeşte brigantină) sau **verga în cruce** (cea mai de jos a artimonului) a unui velier tip *navă* la care vela pătrată (cea mai de jos a artimonului) lipseşte pentru a nu masca randa (*v.* scheme).

VERGEA DE SART Tijă metalică sau din lemn, legată travers pentru consolidarea sarturilor; *v. fig.* cap de berbec.

VERIGĂ *v.* Chiciu.

VERIGĂ DE ANCORĂ *sin.* Inel de ancoră.

VERIGĂ DE STRAI *sin.* Canistrelă.

VERINĂ Parâmă cu ochi cu rodanţă şi cârlig la un capăt, servind la prinderea unui lanţ, la manevra cheii de afurcare ş.a.

„VERITAS" Societate norvegiană de clasificare şi supraveghere tehnică a navelor, înfiinţată în Norvegia în anul 1864.

VERNAL *astr.* **punct** ~ Punctul aflat la intersecţia eclipticii cu ecuatorul ceresc, în care Soarele se află în echinocţiul de primăvară

VERNIER *înv.* Dispozitiv pentru citirea precisă a sextantului, înlocuit astăzi cu un tambur.

VERTEX 1. Punctul ortodromei cu latitudinea cea mai ridicată. 2. Punctul cel mai vestic atins de traiectoria unui ciclon.

VERTICAL *sin.* Cerc vertical. Primul V. trece prin Est şi Vest.

VESPUCCI, Amerigo (cca. 1451–1512) Navigator originar din Florenţa (Italia). A făcut călătorii de-a lungul ţărmului Lumii Noi, aflându-se în slujba spaniolilor şi portughezilor pe ale căror corăbii era unul dintre timonieri sau piloţi. În scrisorile sale a descris patru călătorii la care ar fi participat în perioada 1497–1504. Originalele scrisorilor lui A.V. nu s-au păstrat iar unele din călătoriile sale au fost contestate cu excepţia participării la expediţia lui Hojeda (1499–1500) confirmată de documente. Deşi Cristofor Columb a fost cel care a descoperit Lumea Nouă, cercul geografic din or. Saint Die, necontestând meritele lui Columb, a considerat scrisorile lui A.V. drept anunţarea descoperirii noului continent şi a publicat o carte semnată de Martin Waldseemüller, unde apare pentru prima dată numele de „America" şi care poate fi considerată actul de botez al noului continent. Inechitatea noii denumiri a provocat o reacţie firească printre geografi şi istorici, dar ea aparţine erorilor omeneşti întâlnite nu o dată în istorie.

VETĂ *fl.* Curent de palanc.

VIBRAŢIA NAVEI Fenomenul de oscilaţie mecanică pulsatorie a corpului navei cauzat de funcţionarea mecanismelor sau de presiunea hidrodinamică variabilă exercitată de valuri asupra corpului navei. V.N. poate fi

generală, cauzată de vibrația arborelui portelice transmisă corpului în timpul rotirii sau de izbirea navei de valurile din prova în timpul marșului, sau poate fi locală, a numitor părți ale corpului navei, cauzată de funcționarea mecanismelor auxiliare sau de efectul vibrației generale. V.N. are o influență negativă asupra rezistenței corpului navei sau a funcționării mecanismelor și aparaturii de la bordul navei. Pentru a preveni efectele nocive ale V. se folosesc materiale vibroizolatoare, amortizoare și se rigidizează structura navei.

VICEAMIRAL *v.* Amiral.

VICECOMODOR Vicepreședinte al unui yacht-club.

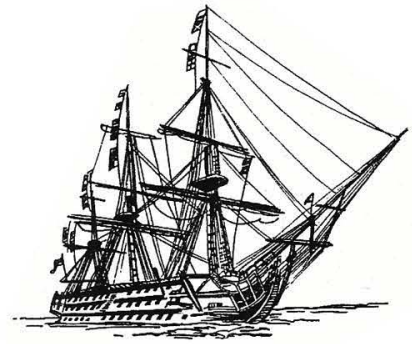
VICIU *MC* Defect al mărfii care îi reduce valoarea. V. poate fi aparent sau ascuns și natural.

VICIU PROPRIU *MC* În interpretarea juridică, noțiunea de viciu propriu cuprinde toate cauzele ce produc pierderi sau avarii legate de starea mărfurilor, de natura lor internă, care le fac improprii transportului, precum și de ambalajul defectuos sau insuficient spre a rezista solicitărilor în manipulare sau transport. În asigurările maritime, viciu propriu este defectul de calitate al mărfii, care poate duce la avarierea sau pierderea ei în cursul transportului pe mare: încingerea porumbului incomplet uscat, aprinderea spontană a bumbacului umezit și pătat de grăsimi înainte de încărcare, fermentarea unor mărfuri lichide, îmbolnăvirea sau moartea animalelor, avarierea unor mărfuri care nu pot rezista duratei și solicitărilor unui voiaj pe mare etc.

VICTORIA **1.** Lac navigabil în Africa Ecuatorială (pe teritoriul din Kenya, Tanzania și Uganda) situat la o alt. de 1134 m. Lung. 320 km, lățimea 275 km, supr. 68,1 mii km², ad. max. 80 m. Al doilea ca mărime dintre lacurile cu apă dulce de pe glob. Lacul are țărmuri dantelate cu golfuri adânci și numeroase insule. În lac se varsă R. Kagera și alte râuri mai mici; de aici izv. Fl. Victoria și Nil. Este bântuit de uragane. Pescuit. Principalele porturi: Bukoba (Tanzania), Kisuma (Kenya), Entebbe (Uganda). Descoperit în 1858 de exploratorul englez J. Speke. Denumire dată în onoarea reginei Angliei Victoria. **2.** Insulă în SV Arh. Arctic Canadian, între Ins. Banks și Prințul de Walles; supr. 212 mii km²; cca 400 loc. (eschimoși). Relief deluros cu alt. max. de 914 m. Climă subarctică și vegetație de tundră.

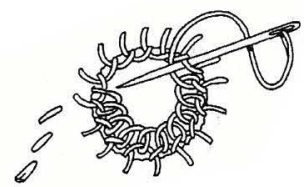
„VICTORIA" **1.** *ist.* Singura caravelă (depl. 85 t) din flotila de 5 nave a lui Fernando Magellan, care sub comanda lui Juan Sebastian Elcano care a reușit să se reîntoarcă în portul de plecare, încheind prima călătorie în jurul lumii (1519–1522). **2.** Vapor cu zbaturi care între 1829–1833, sub comanda navigatorului englez John Ross, a întreprins o expediție în Arctica pentru a explora pasajul de Nord-Vest. A fost prima și singura navă de acest tip care a navigat într-o regiune polară, fiind improprie pentru asemenea expediții. În timpul explorărilor a fost descoperit polul magnetic de N și s-au efectuat și alte observații. **3.** Prima navă de linie având mașină cu triplă expansiune. A fost scufundată prin pintenare de către nava de linie „Camperdown" în urma unei manevre de întoarcere de 180° a două coloane de nave din escadra britanică din M. Mediterană. Accidentul s-au datorat semnalului greșit al comandantului escadrei și s-a soldat cu pierderea a 22 de ofițeri și 336 de membri ai echipajului.

„VICTORY" *ist.* Navă de linie cu vele, cu trei punți și o sută de tunuri, lansată în 1765. Caracteristici: depl. 2 162 t; L 56,30 m; l 16 m. În bătălia de la Trafalgar (1805), „V" a fost nava-comandant a amiralului englez Horatio Nelson. În timpul bătăliei amiralul Nelson a fost împușcat din gabia artimon a navei de linie franceze „Redoutable". În prezent „V" este păstrată ca monument istoric într-un doc uscat la Portsmouth.



„Victory"

VIDELĂ Cusătură cu jumătăți de ochi pentru a repara o gaură într-o velă.



Videlă

VIDIN Oraș în NV Bulgariei, port la Dunăre în dreptul orașului românesc Calafat. Centru ad-tiv al districtului cu același nume: cca 45 mii loc. Constr. de mașini, prod. textile, alim. *ist.* Întemeiat în antichitate de romani, care i-au dat numele de Bononia. În a doua jum. a sec. XIV a fost capitala țaratului cu același nume. Între 1396–1878 s-a aflat sub dominația turcilor care l-au folosit ca o importantă bază de atac împotriva Țărilor Române și a statelor Europei Centrale. În timpul războiului ruso-româno-turc (1877–1878) a fost eliberat de Armata Română.

VIGIA Pericol semnalat, dar neverificat prin ridicări hidrografice.

VIENA (Wien) Capitala Austriei și port fluvial la Dunăre, situat la poalele masivului muntos Pădurea Vieneză. Cca 2 mil. loc. cu suburbiile. Important centru industrial, comercial, bancar și cultural al Europei. Deține 1/3 din producția industrială națională, între care: ind. chimică, de prelucrare a petrolului, metalurgică, constructoare de mijloace de transport, de mașini de prelucrare a lemnului; prod. de aparatură optică, aparataj electrotehnic, instrumente muzicale. Traficul anual de mărfuri peste 2 mil. t. Import: prod. semifabricate, fibre textile, combustibili, prod. alim.; export: mașini și utilaje, prod. chimice, hârtie, prod. de

oțel și fontă. Drumul comercial care traversa în trecut valea Dunării s-a extins astăzi prin râurile și canalele legate de Dunăre, de la M. Nordului la M. Neagră și de la M. Baltică la M. Mediterană, V. devenind astfel un important nod de comunicații internaționale. *ist.* Orașul a fost întemeiat pe locul castrului roman Vindobona în anul 881. În sec. XII–XIII a cunoscut o puternică dezvoltare. Reședință a împăraților habsburgi din sec. XVI și până în anul 1867. Între 1867–1918, capitală a Imperiului Austro-Ungar, iar din 1918, cap. Rep. Austria.

VIGO Oraș-port în SV Spaniei (Galicia) situat în adâncimea unei băi naturale ce pătrunde în interiorul uscatului pe o distanță de 30 km la Oc. Atlantic. Cca 180 mii loc. Bază de buncheraj pentru navele maritime. Întrepr. chimice, de prelucrare a metalelor, montaj automobile, ale ind. ușoare și alim. Unul din principalele centre de prelucrare a peștelui. Șantiere navale, aeroport.

VIITURĂ Creștere bruscă a nivelului apei dintr-un râu, provocată de ploi torențiale de primăvară sau de vară, ori de topirea rapidă a zăpezii într-o parte a bazinului unui râu. V. se repetă în fiecare an aproximativ în aceeași perioadă și adesea inundă lunca râurilor.

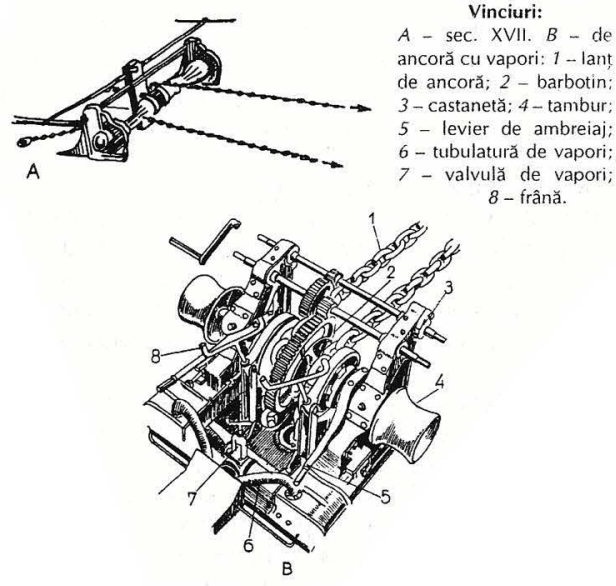
„VIKING" Navă-școală, velier de tip barc cu patru arbori sub pavilion Suedia. Nava a fost construită în anul 1906 în șantierul naval din Copenhaga. Navigă până în anul 1947 când este transformată în navă-muzeu la apă în portul Göteborg. Caracteristici: deplasament 2952 t; lungime 97 m; lățime 15,60 m; pescaj 7,90 m.

VIKINGI Denumire generică dată luptătorilor și iscusiților navigatori din țările scandinave care au întreprins în sec. VIII–XI incursiuni pe mare în căutarea de noi ținuturi, întemeierea de noi așezări, comerț, jaf și piraterie. Au întreprins expediții nu numai prin M. Baltică și N Oc. Atlantic, ci și la țărmurile M. Mediterane și Americii de Nord. În trecut li se mai spunea în Rusia varegi, iar în Europa – normanzi.

VIKU *ist.* Unitate de măsură vikingă, egală cu 6 Mm.

VILLARA, Alexandru Grec eterist stabilit la Giurgiu, unde a construit și armat corabia „Maria" (1834–1835). A deținut înalte funcții în administrația publică: sameș al vistieriei, director (1843) iar în 1847 mare vornic al „Departamentului din Lăuntru".

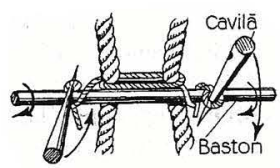
VINCI Mecanism de ridicat sau tras, manual, cu vapori sau electric, cu ax orizontal folosit la bordul navei la virarea ancorei, a manevrelor unei bigi, a curenților palancurilor gruilor de barcă ș.a. **V. de ancoră** V. prevăzut cu barbotin pentru lanțul ancorei și cu clopote pentru parâme. **V. de bigi și grui** V. care are numai clopote. **V. de arbore** V. manual cu o putere mică de ridicare fixat pe punte lângă piciorul unui arbore; se folosește la bordul velierelor mici. **V. de barcă** V. electric fixat pe puntea ambarcațiunilor, pentru manevra de lansare la apă sau ridicare la bord a ambarcațiunilor instalate la gruie. **V. de remorcă** V. aflat la pupa remorcherelor pentru manevra remorcii, având de regulă un dispozitiv automat de reglare a tensiunii remorcii. **V. de iacht** V. manual constând dintr-un rai acționat de o manivelă. **V. manual** V. acționat manual folosit pentru ridicarea greutăților mici, întâlnit de regulă la navele fără propulsie proprie (șlepuri, mahoane, gabare etc.). **V. pneumatic** V. acționat cu aer comprimat, folosit la lucrările de salvare. **V. reversibil** V. cu posibilități de rotire în ambele sensuri. Manevra este comandată atât ca sens, cât și ca viteză, spre deosebire de V. ireversibile. Toate V. de marfă sunt reversibile.



Vinciuri:
A – sec. XVII. *B* – de ancoră cu vapori: *1* – lanț de ancoră; *2* – barbotin; *3* – castanetă; *4* – tambur; *5* – levier de ambreiaj; *6* – tubulatură de vapori; *7* – valvulă de vapori; *8* – frână.

VINCI PESCĂRESC Dispozitiv format din unul sau mai mulți tamburi pe osie, acționat manual, mecanic sau electric care se folosește pentru tragerea și rularea parâmelor și instrumentelor de pescuit activ.

VINCI SPANIOL Dispozitiv improvizat care se folosește pentru apropierea a două parâme, pentru executarea unui ochi sau a unei legături.



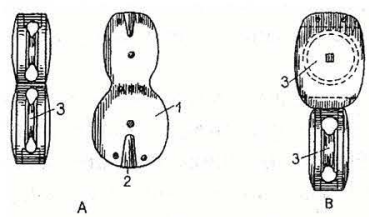
Vinci spaniol

VINCIER Marinar sau muncitor de port care manevrează vinciul.

„VINO ÎN VÂNT; VINO LA DREAPTA/LA STÂNGA... (grade)" Comenzi la cârmă pentru a întoarce în vânt sau a achimba de drum cu numărul de grade indicat.

VINTIR *pesc.* Unealtă de pescuit tip capcană, formând un cilindru (burduf); este confecționată din plasă montată pe trei–zece cercuri din lemn, așezându-se pe fundul apei.

VIOARĂ 1. Macara dublă cu raiurile aflate în prelungire, în același plan (V. **dreapta**) sau în două



Vioară:
A – dreaptă; *B* – încrucișată (măslină).

planuri ce formează un unghi de 90° (**V. încrucişată** sau **V. cu măslină**). 2. Scândură cu găuri, fixată lateral pe bompres pentru trecerea straiurilor.

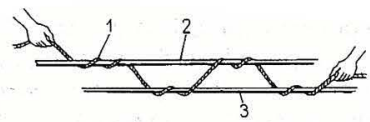
VIRÁ 1. A trage o parâmă sau un lanţ ◇ „V. ancora" A V. lanţul ancorei (*nu se spune a ridica ancora*). 2. „Víra!" Comandă pentru a vira. ◇ „ „Víra ancora ... chei!" Comandă pentru a vira numărul indicat de chei de lanţ. 3. (*despre vânt*) A gira în sensul acelor unui ceasornic.

VIRÁ ANCORA A ridica ancora.

VIRÁ LA PIC A trage la bord cu ajutorul vinciului sau cabestanului o parte din lungimea lanţului de ancoră filat la apă. Această manevră premergătoare părăsirii ancorajului apropie nava de locul unde s-a fundarisit ancora, scurtând durata manevrei propriu-zise de plecare.

„VÍRA UŞOR" Comandă pentru micşorarea vitezei cabestanului sau tamburului de vinci în timpul manevrei de întindere a unei parâme.

VIRATOR Dispozitiv de virare folosit în cazul în care parâma nu se poate garnisi pe cabestan. V. este compus dintr-o parâmă garnisită pe cabestan, pe care se leagă cu nipere parâma ce urmează a fi virată.



Virator:
1 – niper; *2* – virator;
3 – parâmă virată.

VIRAZON Briză de mare pe coastele Spaniei.

VIRGINE (Virgin Islands) Grup de ins. în bazinul M. Caraibilor situat la E de Ins. Puerto Rico. Supr. totală 497 km²; cca. 70 mii loc. O parte din ins. aparţin SUA (344 km², cca 50 mii loc) cu centru ad-tiv Charlotte Amalia, iar restul M. Britanii (153 km², cca 20 mii loc) cu centru ad-tiv Road Town. Relief muntos; climă tropicală. Culturi de trestie de zahăr, porumb, citrice, tutun.

VIROR Angrenaj cu lanţ şi cu role sau cu şurub-melc şi roată melcată, acţionat manual cu levierul sau, uneori, printr-o maşină auxiliară cu aburi ori printr-un motor electric şi folosit pentru rotirea arborelui principal al unei maşini alternative care nu se află sub presiune.

VISTULA (Wisla) Fluviu în Polonia. Lung. 1092 km; supr. bazinului hd. 198,5 mii km². Izv. de pe versantul nordic al Beskizilor Sileziei (M-ţii Carpaţi), drenează câmpia poloneză şi se varsă în G. Gdansk din M. Baltică. Debitul anual la vărsare 36 km³; nivelul apei creşte între 2 şi 8 m; primăvara de produc revărsări. Îngheaţă din a doua jumătate a lunii dec. şi până la mijlocul lunii febr. Navigabil în aval de Varşovia. Este legat prin canale navigabile cu bazinele Fl. Odra (Oder), Neman şi Nipru. Cele mai importante porturi: Varşovia, Cracovia, Gdansk, Torun.

VITALITATE Capacitatea navei de a pluti având un număr de compartimente pline cu apă (inundate).

VITEZA CURENTULUI Viteza cu care se deplasează masele de apă într-un curent marin de suprafaţă sau într-un curent de maree. Se măsoară în noduri, mile marine pe zi sau metri pe secundă.

VITEZA NAVEI Distanţa parcursă de o navă într-o unitate de timp. Se măsoară, de regulă, în noduri, în km/oră (pe Dunăre, în amonte de Galaţi) şi în m/s. **Viteza de alarmă** Cea mai mare viteză posibilă a unei nave, utilizând puterea maximă a maşinii. Se foloseşte numai în cazuri extreme (evitarea abordajului sau a puneri pe uscat etc.). **V. comercială** *sin.* V. de exploatare, V. de serviciu. **V. critică:** a) V. la care nava are trepidaţii (nu coincide cu V. maximă); b) V. la care are loc un anumit fenomen, de ex., mărirea/reducerea vitezei pe fund mic sau pe mare rea, apuparea de viteză etc. **V. de blocadă** *ist.* V. la care consumul de combustibil este minim, nava putând ţine marea timp îndelungat. Odată cu apariţia armelor sub apă care au impus blocarea la distanţă V.d.B. a pierdut orice importanţă. **V. de ceaţă** V. redusă pe timp de ceaţă. În noile reguli pentru prevenirea coliziunilor este denumită V. de siguranţă. Depinde de vizibilitate, de dotarea cu radiolocator, de puterea maşinii la mers înapoi şi de timpul mort la răsturnarea maşinii, de densitatea traficului, de curenţii marini, de apropierea pericolelor, de anumite consideraţii militare etc. În orice caz V.d.C. trebuie să permită oprirea navei pe o distanţă mai mică decât vizibilitatea. **V. de exploatare** *sin.* V. de serviciu. **V. de guvernare** V. la care nava ascultă cârma. **V. de înaintare** V. cu care navigatorul se aşteaptă să înainteze pe drumul adevărat, trasat în prealabil; poate diferi apreciabil de V. pe deasupra fundului. **V. de manevră** V. cu care se manevrează în port. „V.d.M. trebuie să fie mai mică decât viteza cu care poate judeca creierul tău", spun marinarii. **Viteza de operare** Viteza cu care un vinci de marfă de o putere dată poate manipula o categorie oarecare de marfă. Se determină în tone/oră sau buc./oră, în funcţie de natura mărfurilor, modul de coţare etc. **V. de probe** V. maximă atinsă la probe, mai mare decât V. maximă înscrisă în acte. **V. de serviciu** *MC* V. care poate fi menţinută în cursul traversadei în condiţii normale de mare şi de vânt; *sin.* V. comercială, V. normală. **V. de siguranţă** V. la care o mină de depresiune nu explodează. **V. economică:** a) *mil.* V. la care raportul dintre combustibilul consumat şi distanţa parcursă este optim, nava putând parcurge distanţa maximă; b) *MC* V. corespunzătoare raportului optim dintre costul transportului şi tona de marfă. **V. în suprafaţă** V. unui submarin în suprafaţă. **Viteza maşinii** Numărul de rotaţii pe minut al maşinii principale a navei într-un regim de marş ordonat. **V. maximă** V. cea mai mare pe care o poate atinge o navă, inferioară V. de probe. **V. medie:** a) *mil.* V. cu care s-ar parcurge drumul direct dintre punctul iniţial şi punctul final ale unui zig-zag sau ale unei perioade de navigaţie în zig-zag; b) *MC* Media aritmetică a V. navei în cursul unei traversade sau într-un interval de timp dat (un an). **V. pe deasupra fundului** V. în raport cu repere fixe sau cu fundul mării, reprezentând rezultanta dintre V. prin apă şi acţiunea vântului, curenţilor şi valurilor asupra mişcării navei. **V. prin apă** V. în raport cu apa.

VITEZA SUNETULUI (în apa de mare) V.S. se poate determina nemijlocit prin măsurarea acesteia cu ajutorul unor aparate speciale sau prin calcularea după formule empirice ţinând seama de dependenţa vitezei sunetului de temperatură, salinitate şi de presiunea hidrostatică. În

ocean V.S. variază de la cca 1450 m/s la 1540 m/s şi creşte o dată cu creşterea temperaturii, salinităţii şi adâncimii. Pentru propagarea sunetului în ocean are o importanţă deosebită nu valoarea absolută a vitezei acestuia, ci profilul (forma) curbei V.S. în adâncime, care determină refracţia sunetului în ocean. Sunt câteva tipuri de profile ale vitezei sunetului caracteristice pentru anumite zone ale Oc. planetar şi anotimpurilor unui an. La un anumit tip de profil, distanţa de propagare a sunetului poate ajunge la sute şi chiar mii de km, iar la alt tip sunetul de aceeaşi frecvenţă se propagă pe o distanţă de câţiva km. În afară de profilul V.S. în ocean, asupra propagării sunetului au influenţă absorbţia energiei sonore, dispersarea energiei sonore din cauza neomogenităţii mediului oceanic, starea suprafeţei oceanului, conformaţia fundului şi zgomotele calorice, dinamice, biologice, tehnice şi seismice.

VITEZA VALULUI Distanţa parcursă pe orizontală de creasta unui val în direcţia de înaintare într-o unitate de timp. Se măsoară în m/s. Din observaţiile făcute reiese că V.V. oceanic de 5–12 m înălţime şi 100–200 m lungime variază între 11 şi 15 m/s, iar la mare V.V. de 2,5 m înălţime şi 39 m lungime este de 8 m/s. În general, o dată cu creşterea lungimii valului creşte şi viteza sa de înaintare.

VITEZA VÂNTULUI Distanţa parcursă de particulele vântului pe orizontală faţă de suprafaţa Pământului într-o unitate de timp. Ţinând seama că din cauza turbulenţei, viteza fluxului de aer oscilează întotdeauna, se ia în calcul valoarea medie a V.V. într-un anumit interval de timp. Oscilaţiile bruşte ale vitezei vântului se numesc rafale. Vântul cu vit. de 5,5–7,9 m/s se consideră moderat, de 9–17,1 m/s puternic, 20, 8–24 m/s furtună, peste 32,7 m/s uragan; *v.* şi scara Beaufort.

VITEZĂ RELATIVĂ Viteza cu care se deplasează o navă în raport cu altă navă considerată fixă; *v.* cinematică navală.

VITORIA Oraş în E Braziliei, port pe ins. cu acelaşi nume, centru ad-tiv al districtului Espiritu Santo. Cca. 120 mii loc. Ind. hârtiei, textilă, de încălţăminte, alim. Export în principal cafea, iar după al doilea RM de minereu de fier şi mangan. Aeroport.

VIŢĂ Mai multe fire de sârmă răsucite, fără a fi torsionate. Mai multe viţe formează o parâmă de sârmă; *v. fig.* parâmă.

VIVIERĂ Barcaz remorcat sau cu propulsie proprie, compartimentat de obicei în 3 camere. Camera de la mijloc de cca 20 m^3, unde se pune peştele (până la 1500 kg) are orificii prin care circulă apa. Foloseşte la transportul peştilor în stare vie.

VIZIBILITATE Distanţa maximă la care un obiect cu caracteristici definite poate fi observat şi identificat cu uşurinţă. **V. meteorologică** Distanţa maximă la care se poate vedea şi identifica pe orizont un obiect negru de dimensiuni convenabile, pragul de contrast „C" fiind egal cu 0,05 (definiţie a Organizaţiei meteorologice mondiale).

VLAD, Victor Delamarina (1879–1905 n. Satu Mic, Timiş) Descendent dintr-o familie de intelectuali români din Banat. Încă de pe băncile gimnaziului din Lugoj şi-a manifestat sentimentele patriotice solidarizându-se cu lupta populaţiei româneşti din Ardeal pentru eliberarea de sub dominaţia habsburgică. A fost eliminat din toate şcolile fără drept de reînscriere. S-a refugiat în România continuându-şi studiile la Craiova şi Iaşi (1885–1887). A absolvit apoi Şcoala Navală cu gradul de Slt. (1890). Ambarcat pe nava-şcoală „Mircea" (1891) şi Cr. „Elisabeta" (1892). Publică numeroase versuri de inspiraţie patriotică în grai bănăţean. Desenator de talent, a lăsat numeroase schiţe cu tematică de marină aflate în muzeul Banatului. Numele lui îl poartă satul natal, azi V.V. Delamarina. A decedat în urma unei boli necruţătoare la 26 de ani.

VLADIVOSTOK Port al Federaţiei Ruse în extremitatea Pen. Muraviov-Amurskii la G. Petru cel Mare din Oc. Pacific. Cca 430 mii loc. Accesibil tuturor claselor de nave moderne. Acvatoriul portului este protejat din toate direcţiile. Vara şi primăvara navigaţia este îngreunată din cauza ceţii. Din nov. şi până în mart. se navigă cu ajutorul spărgătoarelor de gheaţă. Portul este specializat în traficul de cabotaj între porturile ruseşti din Oc. Pacific şi cele din E Arcticii şi ca port pescăresc. Traficul anual de mărfuri cca 10 mil. t. Gară maritimă pentru tranzitul de pasageri. BMM.

VLASOPOL (Vlassopoulos) Familie de armatori şi marinari greci de origine ionică stabiliţi în România. Printre navele lor s-au numărat „Moldova" şi „Ing. N. Vlasopol" (după numele unui demnitar al statului român), pierdute în cel de al doilea RM.

VLASOPOL, Irina *v.* CONSTANTZIU (căsătorită Vlasopol) Irina.

VLASSOPULOS, John S. (1925 n. Londra) Armator şi istoric naval. Descendent al unei familii de armatori români de origine greacă (Vlasopol). În numeroasele sale lucrări dedicate flotei comerciale greceşti, a făcut ample referiri la România. Lucrări mai importante: **„Odisseas" – o corabie din Ithaca 1837–1841 (1992); Dicţionar nautic grec – englez şi englez – grec (1989); Contribuţii la interpretarea termenilor maritimi şi comerciali din Insulele Ionice din sec. XVIII–XIX (2001). Furtuni şi acalmii. Corăbii din Ithaca şi Galaxidi în sec. XIV-lea** (2005) **Vlassopulos, Nicos** S., (1923 n. Londra) fratele lui V. John S. Armator şi istoric naval grec. A elaborat un amplu catalog al navelor comerciale greceşti medievale şi moderne, precum şi mai multe cărţi despre navigaţia comercială. Pentru unele din lucrările sale s-a consultat şi cu specialişti români.

VLĂDESCU, Constantin (1895–1986 n. Târgovişte) Contraamiral. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină. Ambarcat în perioada primului RM la bordul monitorului „Alexandru Lahovary". Comandantul garnizoanei Galaţi 1929–1930. În 1931 urmează cursul de specializare în domeniul torpilelor în Italia. Comandant al Ds. „Regele Ferdinand" (1935); comandant al Apărării Fixe Maritime (1937–1940). În 1940 demisionează din armată. Pilot-şef la Direcţia Dunării maritime (1940–1944). 1941–1943 comandant al Sect. 1 maritim (Sulina), unitate operativă de apărare a Deltei. În perioada 1944–1947 a fost inspector general de navigaţie pe Dunărea maritimă. Se pensionează în 1947.

VLCC (*engl.* Very Large Crude Oil Carrier) Petrolier foarte mare pentru țiței brut.

VLISSINGEN Port și BMM olandeză situate pe țărmul de S al Ins. Walcheren, la vărsarea Fl. Schelde în M. Nordului. Acvatoriul portului și al BMM este împărțit în 3 băi având adâncimea în radă de 10–26 m. Lungimea frontului de cheuri 7 km cu adâncimi până la 13 m. BMM care se află în baia exterioară este protejată de două moluri cu o pasă de acces între ele de 360 m lățime. Asigură bazarea navelor până la Cr. incl. Portul comercial are un volum de trafic anual de 10 mil. t. Dispune de terminale Ro-Ro, feriboturi și petroliere; șantiere de construcții și reparații nave. Partea de N a portului este legată printr-un canal (13,3 km lung. și 7,4 m ad.) de or. Middelburg.

VOCABULAR MARINĂRESC Totalitatea cuvintelor și expresiilor de strictă specialitate folosite în marină; *v.* și argou marinăresc, terminologie nautică, limbaj marinăresc, jargon marinăresc.

VOCHIȚU, Ion (n. 1947 Râmnicu-Vâlcea) Viceamiral. Absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină promoția 1968, Academia de Înalte Studii Militare, secția Marină (1997) și Colegiul Național de Apărare. A îndeplinit funcții la bordul navelor MM. Șef de stat-major la Academia Navală „Mircea cel Bătrân" (1994–1995). Din 1995 locțiitor al șefului statului-major al Forțelor Navale.

VLORE (Vlora) Oraș în S Albaniei. Port la g. cu același nume din M. Adriatică. Al doilea oraș-port ca mărime din Albania. Cca 60 mii loc. Rafinărie de petrol, prod. bitum, ind. textilă și alimentară. Export: bitum, prod. petroliere, băuturi. Culturi subtropicale: citrice, măslini.

VOIAJ *MC* Călătoria unei nave comerciale, care include V. de ducere (plecare) și V. de înapoiere. **V. abandonat** V. întrerupt înainte ca nava să ajungă la destinație, ca urmare a unei avarii, în care caz comandantul trebuie să facă totul ca să ajungă la destinație. **V. continuu** *DM* Transportul unei mărfi pe mare în timp de război în două etape, inițial într-un port neutru pentru a deruta blocada unuia din beligeranți, iar apoi prin transbordare către un port al celuilalt beligerant; vezi și Voiaj de mascare. În drept, cele două etape au fost considerate ca un singur V. Ca urmare, teoria V.C. a fost folosită de aliați pentru a confisca nava și marfa în oricare din cele două etape și a împiedica aprovizionarea Germaniei în ultimele două războaie mondiale. **V. internațional** V. între porturi aparținând unor state diferite. **V. în balast** Călătoria unei nave comerciale fără marfă la bord, ci numai cu balast, care îi asigură stabilitatea necesară. **V. în circuit** Excursie pe mare, al cărei itinerar include mai multe porturi, cel final fiind portul din care nava și-a început V.

VOIAJ DE MASCARE Transportarea unei mărfi de către un stat neutru în două etape, inițial într-un port neutru, cu scopul de a deruta blocada maritimă a unuia din beligeranți și apoi, prin transbordare, către un port al celuilalt beligerant. Marfa devine astfel „contrabandă de război". În drept, cele două etape ale călătoriei sunt considerate un singur voiaj, iar nava și marfa pot fi confiscate în oricare din cele două etape ale călătoriei.

VOINESCU, Victor (1900–?) Comandor. Absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină, promoția 1922 și al cursurilor Școlii de Aplicație a Marinei. A fost ambarcat pe nave militare la mare și la Dunăre după care a fost trimis pentru specializare în submarine în Italia. Între 1934–1946 a urmat cursurile Școlii Superioare de Război și în 1937 și-a continuat studiile la Școala Navală de Război din Paris. A fost primul comandant al Sm. „Delfinul" pe care l-a adus în țară de la Fiume (1936). A fost primul comandant al grupului de submarine și vedete torpiloare după înființarea acestuia în 1940. Comandant al Ds. „Regele Ferdinand" (1941–1943), a participat la numeroase misiuni de război. Pentru faptele de arme a fost decorat cu Ord. „Mihai Viteazul". Revenit la comanda grupului Sm. și VT., a îndeplinit în 1944 o misiune diplomatică în Turcia în vederea aducerii în țară a motonavelor „Transilvania" și „Basarabia", acțiune care nu a mai avut loc. Șef al Direcției Transporturi în cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei (1944–1946).

VOITH-SCHNEIDER, propulsor ~ Propulsor cu discuri orizontale, cu palete dispuse vertical, folosit pe remorcherele de port și pe feriboturi.

VOLANT *v.* loch.

VOLGA Cel mai mare fl. din Europa; curge pe terit. Rusiei. Lung. 3700 km; supr. bazinului hd. 1380 mii km². Izv. din podișul Altai, străbate câmpia Europei de Est, iar în dreptul or. Kazan își îndreaptă cursul spre S și se varsă în M. Caspică printr-o deltă întinsă, cu 80 de brațe și o supr. de 13 000 km². Debitul anual la vărsare 252 km³. Principalii afluenți: st. – Kostroma, Vetluga, Kama, Samara; dr. – Oka, Sura, Sviaga. Hidrocentrale (Volgograd, Kuibâșev, Saratov, Râbink ș.a.) cu o putere totală instalată de 15 mii MW. Sistemul fluvial al V. unește căi navigabile cu o lungime totală de 17 000 km. 2/3 din traficul fluvial al țării este asigurat de sistemul fluvial al V. Este unit prin rețeaua de râuri și canale navigabile cu M. Albă, M. Baltică, M. Azov și M. Neagră. Principalele orașe-porturi: Kalinin, Râbinsk, Iaroslavl, Nijni Novgorod (Gorki), Kazan, Kuibâșev, Saratov, Stalingrad, Astrahan.

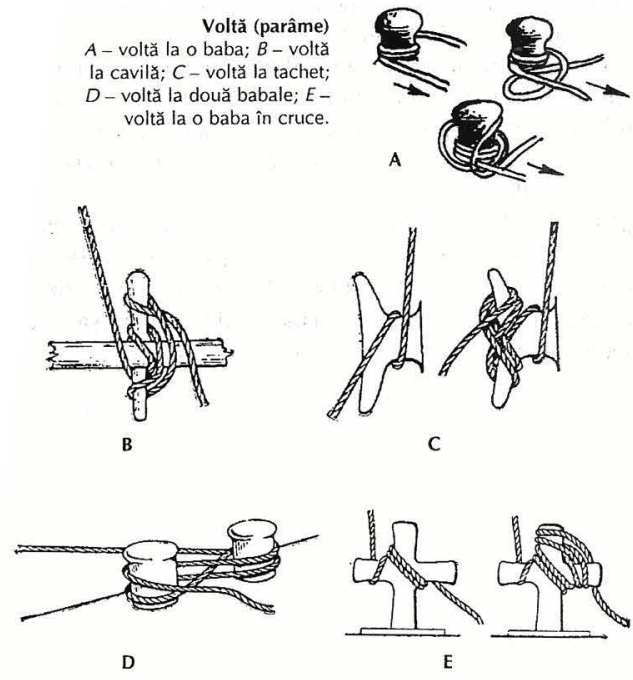
VOLIC *ist.* Navă rapidă de cabotaj, pescuit sau piraterie apărută în Levant prin sec. XVII, fiind semnalată apoi și pe Dunăre (jumătatea sec. XVIII). Avea un catarg înalt prevăzut cu o velă latină sau, cel mai adesea, cu 1–2 vele pătrate și 1–2 focuri. Avea o lungime maximă de 17–18 m și putea transporta 50–60 t. de marfă. Echipaj până la 11 oameni.

VOLOS Oraș în NE Greciei, port la G. cu același nume din M. Egee. Cca 7 mii loc. Centru industrial și comercial: prod. de ciment, textile, prelucrarea tutunului, ulei de măsline, conserve de fructe. Export: ciment, citrice, măsline, stafide.

„VOLTA!" Comandă pentru oprirea filării sau virării și legarea parâmei sau saulei respective la o baba, cavilă etc. (*sin.* a lua volta).

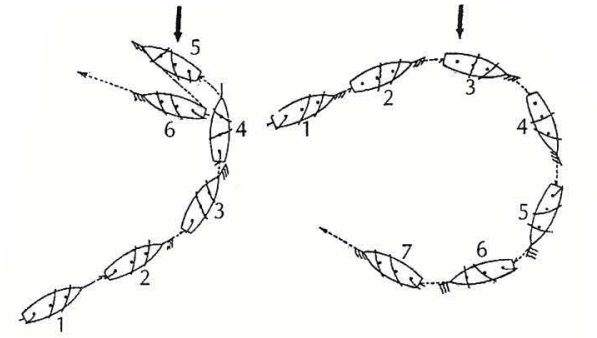
VOLTĂ 1. O singură trecere, cu o bucată de parâmă, pe un școndru sau pe o altă parâmă. **V. călăreață** V. așezată peste altă voltă. **V. moartă** V. neasigurată cu

o legătură sau cu un nod. „la o V.!" Comandă pentru a lua temporar o V. înainte de a lua V. definitivă. **2.** Oprirea temporară a filării unei parâme / sârme /



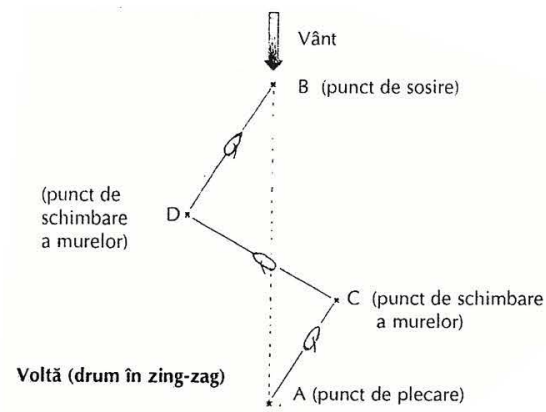
Voltă (parâme)
A – voltă la o baba; *B* – voltă la cavilă; *C* – voltă la tachet; *D* – voltă la două babale; *E* – voltă la o baba în cruce.

saule sau fixarea ei la un capăt cu ajutorul unui obiect pe care se încolăceşte odată sau de mai multe ori. Distingem: V. la o singură baba, V. la cavilă, V. la tachet, V. la două babale, V. la baba în cruce; *v. fig.* voltă (parâme). **3.** Manevră prin care o navă /



Voltă (manevră):
A – voltă în vânt; *B* – voltă sub vânt.

ambarcaţiune cu vele schimbă bordul din care primeşte vântul, în care scop execută o întoarcere pe timpul căreia trece prin direcţia vântului fie cu prova



Voltă (drum în zing-zag)

(**volta în vânt**), fie cu pupa (**volta sub vânt**); *v. fig.* voltă (manevră). **4.** Segment al unui drum în zig-zag la care o navă/ambarcaţiune cu vele este nevoită să recurgă la **navigaţia în volte** pentru a putea strânge vântul atunci când direcţia în care doreşte să se deplaseze coincide cu cea din care bate vântul; *v. fig.* voltă (drum în zing-zag).

VOLTĂ ROTUNDĂ (a lanţurilor de ancoră) Rezultatul răsucirii lanţurilor de ancoră ale unei nave ancorate, fără cheie de afurcare, ca urmare a faptului că nava a girat de două ori în jurul ancorelor.

VONSAN (Wönsan) Oraş în Coreea de Nord şi port la M. Japoniei, situat într-un golf adânc bine protejat. Cca 120 mii loc. Ind. chimică, constr. de maşini, cimentului, textilă, alim. Şantiere navale. BMM.

„VOSPER" *ist.* Tip de vedetă torpiloare comandate de statul Român în 1939 în Marea Britanie şi aduse în ţară de Cdt. Mihail Petrulian şi Lt. Ştefan Ignat. La 16 feb. 1940 VT după ieşirea din portul Southampton au traversat Canalul Mânecii, au intrat pe Fl. Sena şi pe fluviile şi sistemul de canale interioare din Franţa (79 de ecluze) au ajuns în portul Marsilia de unde cargoul „Peleş" le-a transportat la Galaţi (mai 1940). Cele trei VT botezate „Viforul", „Vijelia" şi „Viscolul" cu NBz. „Constanţa", Sm. „Delfinul" au format Grupul Submarine şi VT sub comanda Lt Cdr. Voinescu Victor. Caracteristici: depl. 36 t; dim. 23,7 x 5,4 x 1,1 m; trei motoare Isota Fraschini 3450 CP; vit. 36–43 Nd; 2 motoare silenţioase de croazieră; vit. 9 Nd. Armament: 2 TLT/533 mm; mitr. II cuadruple de 8 mm; grenade ASm.

VRAC, în ~ (*despre marfă*) Produse neambalate (cereale, cărbuni, minereu etc._.

VRACHIER Cargou special construit pentru transportul mărfurilor în vrac (minereuri, cărbuni, cereale, fosfaţi etc.), putând fi specializat în cerealier, mineralier ş.a. Ocupă un loc foarte important în transporturile pe apă.

VRANGHEL Ins. în Oc. Înghejat de Nord pe linia ce desparte M. Siberiei Orientale de M. Ciukotsk. Aparţine Federaţiei Ruse şi este despărţită de continent prin Str. Long. Supr. 7,3 mii km². Ţărmuri joase, iar partea centrală muntoasă (alt. max 1096 m). Climă arctică cu temp. med. în ian –22° C, în iun. +2,5°. Vegetaţie de tundră. Tot timpul anului este înconjurată de gheaţă costieră. Pe ins. funcţionează permanent o staţie de cercetări polare. Pr. aşezare: Uşakovskii. Rezervaţie naturală. Poartă numele navigatorului polar rus Vranghel Ferdinand Petrovici (1797–1870).

VRANGHEL, Ferdinand Petrovici (1797–1870) Amiral rus. Între anii 1820–1824 a condus o expediţie de-a lungul coastei Siberiei pe care a descris-o, precum şi ins. din Oc. Înghejat de Nord care-i poartă numele. În anii 1825–1827 a făcut ocolul Pământului în fruntea unei expediţii cu nava „Krotkii". Între 1829–1849 conduce factoriile ruseşti din America, devenind apoi director al companiei

americano-ruse. Între 1855–1857 a fost ministru al marinei. Unul dintre membrii fondatori ai Societăţii de geografie ruse şi membru de onoare al Academiei din Petersburg. Autor a numeroase lucrări de geografie.

VREME (timp) *Meteo.* Starea atmosferică într-un anumit moment s-au într-un anumit interval de timp, determinată de valorile elementelor meteorologice (presiunea atmosferică, temeperatură, forţa şi direcţia vântului, nebulozitatea, umiditatea aerului, precipitaţiile) şi variaţia acestora. Influenţează navigaţia pe mare, acţiunile militare, operaţiunile de încărcare/ descărcare a vavelor etc. **V. ceţoasă** Stare atmosferică, caracterizată prin prezenţa ceţii care reduce vizibilitatea, făcând navigaţia dificilă. **V. furtunoasă** Denumire dată vremii cu vânt de la forţa 7 în sus cu ploaie, ninsoare, vizibilitate redusă, creind condiţii defavorabile navigaţiei şi staţionării navelor la ancoră. **V. instabilă** Stare a atmosferei caracterizată printr-o modioficare a condiţiilor şi elementelor meteorologice. **V. rea** Condiţii hidrometeorologice nefavorabile (ploaie, ninsoare, temp. sub –15° C, vânt puternic, mare agitată, resacă) care pot creia dificultăţi navigaţiei, operaţiunilor portuare ş.a.

„VULTURUL" Torpilor de acelaşi tip cu „Şoimul, ambele intrate în compunerea Flotilei în anul 1883. Caracteristici: depl. 12 t; dim. 18,80 × 2,60 × 1,70 m; un motor de 85 CP, vit. 16 Nd. Echipaj: comandant (locotenent sau sublocotenent), 12 soldaţi de marină.

W

W 1. Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Am nevoie de ajutor medical". **2.** Prescurtare pentru **Vest** V. West, folosită în navigație spre a evita confuzia cu V = viteză.

WADI (Wady) Curs de apă temporar într-un deșert.

WAKAYAMA Oraș-port în Japonia (Ins. Honshu) la S de Osaka pe Pen. Kii, la Oc. Pacific. Cca 400 mii loc. Ind. textilă, de prelucrare a lemnului, chimică, rafinărie de petrol. Import: petrol, cărbuni, bumbac. Piață pentru orez și citrice. Șantier naval.

WAKE (Wake Island) Grup de trei insule coraligene (Wake în E, Peale în N și Wilkes în SV) situat în Oc. Pacific între Ins. Hawaii și Ins. Guam. Supr. totală 7,7 km², alt max. 6,4 m; cca 2000 loc. *ist.* Descoperite de exploratorul spaniol Alvaro de Mendaña (1568), apoi vizitate de navigatorul englez William Wake (1796) ins. au fost anexate de SUA în 1899 în vederea instalării unui cablu submarin. Din 1934 SUA instalează aici o bază maritimă militară și o importantă bază aeriană care deservește linia aeriană transoceanică: America de Nord – Honolulu – Midway – Wake – Tokio. Ocupate de forțe japoneze în al doilea RM, ins. au intrat sub administrația SUA în 1945.

WALLIS, Samuel Navigator englez. În 1766, la comanda unei corăbii din cele două trimise din Anglia în căutarea „Pământurilor sudice", a făcut ocolul lumii. În S Oc. Atlantic, din cauza furtunii, a fost despărțit pentru totdeauna de cealaltă corabie (comandată de Philip Carteret), a intrat în Oc. Pacific prin Str. Magellan, a descoperit în largul Ins. Touamoutou câțiva atoli, a vizitat Ins. Tahiti (a doua oară după spanioli), apoi spre apus a consemnat pe hartă câteva insule necunoscute până atunci (denumite de băștinași Uea) și care-i poartă numele. Din Ins. Moluce a pornit spre SV, a ocolit Capul Bunei Speranțe și a ancorat în estuarul Tamisei (1768). A intrat în istoria navigației, fiind primul care a stabilit exact poziția insulelor din Oc. Pacific aplicând metoda de determinare a longitudinii bazată pe observații asupra distanțelor unghiulare dintre Lună și stele.

WARLUZEL, sondă ~ *înv.* Sondă mecanică asemănătoare sondei Thomson. Nu mai este folosită.

WASHINGTON Capitala SUA (districtul Columbia) situat pe cursul inferior al Fl. Potomac. Port la Oc. Atlantic. Cca 3 mil. loc. Unul din principalele centre comerciale, politice și culturale ale țării. Ind. textilă, poligrafică, alim. Nod de comunicații. Institute de învățământ militar. Arsenalul Marinei. *ist.* Întemeiat în 1791, în 1800 devine capitala țării luând numele primului președinte al SUA George Washington. Incendiat de englezi în timpul războiului anglo-american (1812–1814), a fost ulterior complet reconstruit și modernizat. A devenit una din marile metropole ale lumii. Aici, la 1 ian. 1942, s-a semnat „Declarația celor 26 de state" care a contribuit la întărirea coaliției antihitleriste și la grăbirea victoriei aliaților în cel de al doilea RM.

WATERCLERK *MC* Funcționar al unei agenții maritime cu atribuția de a face legătura între nave și agenție. Asistă la controlul de sosire și plecare a navelor, servește ca interpret al comisiei de control, transmite agenției dispozițiile comandantului, asistă pe comandant și pe membrii echipajului în calitate de interpret în relațiile lor cu diferite autorități, predă la bord scrisorile sosite pentru echipaj și expediază pe cele primite de la navă. Prezintă comandantului conosamentele spre semnare. *sin.* comisionar de agenție.

WAKEBOARD Sport născut în 1989 (varietate de schi nautic), în care **planșa de wakeboard** este perpendiculară pe direcția de înaintare.

WATER SKI *v.* schi nautic.

„WAVE RUNNER" Denumirea comercială a unei mărci de hidroscuter.

WEDDELL, Marea ~ Mare de bordură din Oc. Atlantic, cuprinsă între Pen. Antartică (Palmer, Graham) (la V), Țara Prințesa Martha (la E) și Ins. Orkney de Sud (la N). Supr. 2910 mii km²; ad. med. 2878 m, max. 6820 m. Partea de S a M.W. este acoperită de un ghețar de șelf cu o grosime de 230–490 m, din care de desprind aisberguri de mari dimensiuni ce plutesc în derivă în apele oceanului. Cea mai mare parte a suprafeței mării este acoperită cu sloiuri de gheață. Temp. med. anuală la supr. apei –1° C; salinitatea 34 ‰; maree diurnă cu ampl. între 0,6 și 3,2 m. I s-a dat numele căpitanului englez James Weddell care în 1823 a navigat pe nava „Jane" pe această mare, unde a înaintat printre sloiuri până la 74° lat. S.

WEIR, diagramă ~ Diagramă pentru calculul grafic al azimutului.

WELLINGTON Cap. Noii Zeelande (Insula de Nord). Port la Str. Cook care face legătura între M. Tasman și Oc. Pacific. Cca 165 mii loc. Principalul centru industrial și comercial al țării și nod de comunicații aeriene și maritime (locale și internaționale). Ind. constructoare de mașini agricole, textilă, de îngrășăminte chimice, alim. Traficul anual de mărfuri cca. 4 mil. t. Import: prod. petroliere și alim.; export: prod. agricole. În apropiere de port se află șantiere navale unde se construiesc nave de cabotaj și de pescuit; se fac reparații la nave de tonaj mic și mediu. Întemeiat în 1840.

WESER Fluviu în Germania format prin confluența mai multor râuri, dintre care cel mai important este Werra. Izv. din M-ții Pădurea Turingiei. Lung. 432 km. Străbate M-ții Wese formând defileul Porțile Westfaliei, apoi câmpia Germaniei de Nord și se varsă printr-un estuar în M. Nordului. Navigabil pentru navele oceanice până la Bremen. Comunică prin canale navigabile interioare cu Fl. Rin și Elba. Hidrocentrale.

WEST 1. *v.* Roza vânturilor. **2.** Vânt de W., ca în expr. „A început să bată Westul".

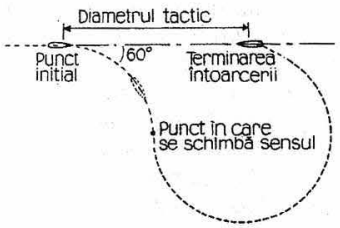
WHIPPING Împactul valurilor cu bordajul stelat la prova.

WILHELMSHAVEN Important port şi BMM a Germaniei la M. Nordului (Saxonia Inferioară). Cca 150 mii loc. Portul dispune de 13 bazine portuare protejate de moluri şi diguri, legate de mare şi între ele prin canale şi ecluze. Lung. frontului de cheuri 12 km, cu ad. până la 16 m, la care pot acosta toate clasele de nave militare şi nave civile cu o capacitate de până la 250 mii t. Constr. de locomotive Diesel, calculatoare, aparate de precizie, textile. Traficul anual de mărfuri cca 19 mil. t. Şantiere de reparaţii navale pentru nave civile şi militare, incl. Sm. şi Ds. Arsenalul marinei militare. W. este legat de portul Hamburg printr-o conductă de petrol cu o lung. de 136 km.

WILLIAM, Kidd (1665–1701). Navigator englez. În anul 1695 primeşte însărcinarea de a stârpi piraţii care-şi desfăşurau acţiunile pe coastele Noii Anglii. Misiunea sa se transformă în piraterie atât pe coastele Noii Anglii, cât şi în Oceanul Indian. Acuzat şi dovedit de acte de piraterie, a fost condamnat la moarte şi executat prin spânzurare.

WILLIAM, Willis Navigator temerar german care, în anul 1954, străbate pe Oceanul Pacific distanţa de 6700 Mm între Callao şi Pago Pago în 115 zile la bordul plutei Seven Little Sisters (pluta era construită din şapte trunchiuri din lemn de balsa şi avea 10 m lungime).

WILLIAMSON, curbă ~ Procedeu de întoarcere cu 180°, folosit pentru a reveni în siaj. Constă din a întoarce cu 60° de la drumul iniţial, apoi a schimba cârma până ce ajunge la capul invers.



Curbă Williamson

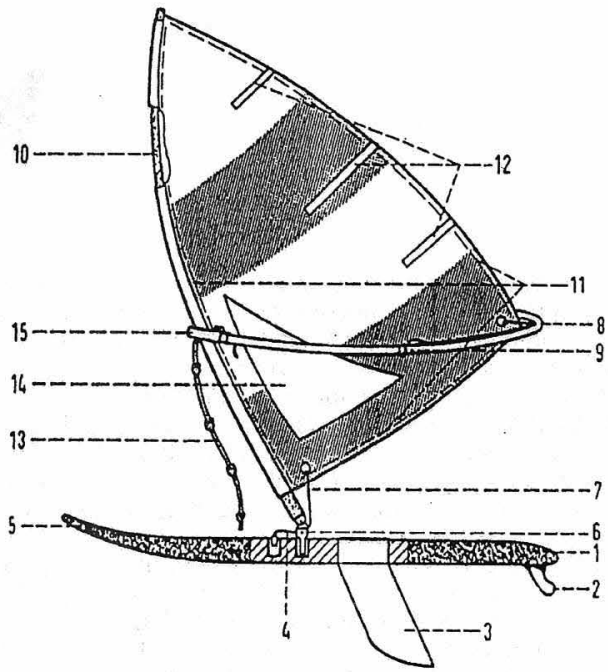
WILLY-WILLY Denumire dată unui ciclon format în strâmtoarea Timor, pe coasta de Nord a Australiei.

WILMINGTON Oraş în SUA (statul Delaware). Cca 100 mii loc. Port maritim la estuarul Delaware din Oc. Atlantic. Ind. chimică, constr. de maşini, prelucrarea petrolului. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale.

WILSON, Herbert Wrigley (1866–1940) Ziarist, scriitor şi istoric naval britanic. A sprijinit activ Marina Militară Britanică („Royal Navy"), pe care a popularizat-o în rândurile marelui public. Membru fondator al Ligii Navale din Marea Britanie. Opera sa de căpetenie **„Navele de linie în luptă"** („Battleships în Action"), publicată prima dată în 1926, tratează confruntările navale din perioada 1860–1914, fiind o lucrare de referinţă de primă mână, în special pentru perioada de început a cuirasatelor. A fost retipărită, în două volume, în 1995.

WINDSOR Oraş în Canada (Ontario); port la Marile Lacuri. Cca 220 mii loc. Ind. chimică, alim., montaj de automobile. Face parte din conurbaţia Detroit.

WINDSURFING Sport care constă în deplasarea pe o planşă de surf (*v.* Surfing) prevăzută cu o velă (windsurf). Apărut în SUA şi Norvegia pe la sfârşitul anilor 1960, windsurfingul a intrat în rândul Jocurilor Olimpice începând din 1984.



Windsurf (planşă cu velă):

1 – pupa windsurfului; *2* – aripioară; eleron; fină; finlandez; *3* – derivor (cu puţul derivorului); *4* – locaş de rezervă pentru piciorul catargului; *5* – prova windsurfului; *6* – piciorul catargului (cu articulaţia cardanică sau legătura elastică); *7* – saulă pentru întinderea velei; *8* – ghiu (pentru manevra planşei cu velă); *9* – coardă pentru tragerea velei spre pupa ghiului; *10* – catarg; *11* – grandee; întăriturii de margine; *12* – buzunare pentru balene; *13* – saulă pentru ridicarea catargului din apă (la plecare); *14* – fereastră (în velă); *15* – coardă pentru tragerea velei spre catarg; mură.

WINNEBA Oraş-port în S Ghanei, situat la ţărmul G. Guineii din Oc. Atlantic. Cca 30 mii loc. Importantă piaţă agricolă. Export de cacao şi cafea.

WINNIPEG Lac tectonic glaciar în S Canadei. Supr. 24,3 mii km²; ad. max. 24 m. În lac se varsă Râurile Saskatchewan şi Red River, iar prin R. Nelson se scurge în G. Hudson. Ţărmuri joase şi mlăştinoase în partea de V şi stâncoase în cea de E. Navigabil.

WIPIKA Tip de „aripă zburătoare" sau „velă" gonflabilă zburătoare (KITE–BUGGY) folosită pentru remorcarea unei planşe de surf cu ajutorul vântului. Faţă de „Zmeul" simplu, care odată căzut în apă devine inutilizabil, Wipika îşi poate lua din nou zborul, fiind pilotată prin intermediul a patru corzi.

WISHBONE, velă ~ Velă triunghiulară cu baza învergată pe catarg, fiind ţinută cu colţul opus de o spetează. Este folosită pe ambarcaţiunile de regată; *v.* windsurf.

WISHBONE BOOM Ghiu pentru manevra planşei cu velă (windsurf).

WISMAR Oraş-port din Germania situat pe ţărmul sudic al g. cu acelaşi nume din M. Baltică. Cca 60 mii loc. Important port pescăresc. Intrepr. de prelucrare a lemnului, chimică, fabrici de zahăr, de hârtie, prod. alim. Important şantier de construcţii navale. Fondat în 1229, a făcut parte din Uniunea oraşelor hanseatice.

WOLLASTON, prismă ~ *v.* prismă W.

X

X Pavilion din Codul internațional de semnale cu semnificația: „Încetați a face ce intenționați și fiți atenți la semnalele mele".

XIAMEN Oraș în E Chinei (prov. Fujzean), port la Marea Chinei de Est. Cca 250 mii loc. Intreprinderi de constr. mecanice, produse chimice și alim.

XILOFAGE Despre viețuitoare (insecte, moluște) care se hrănesc cu lemn. În apele mării trăiesc peste 10 specii de moluște xilofage (Teredo navalis, Bankia, Pholos ș.a.) care avariază uneori grav opera vie a navelor cu corpul de lemn sau părțile imerse ale instalațiilor portuare confecționate din lemn. Pentru a combate dăunătorii se transferă nava un anumit timp într-o apă dulce sau lemnul este tratat cu substanțe otrăvitoare.

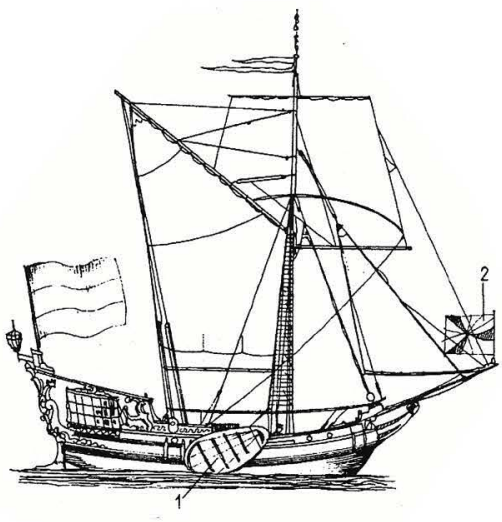
XINGŨ Râu în Brazilia, afl. drept al Amazonului; lung. 1980 km. Izv. din M-ții Sierra de Roncador, străbate Pod. Braziliei formând praguri și cascade. Navigabil 190 km de la vărsare.

XINZHU Oraș în Ins. Taiwan din E Chinei. Port la Str. Taiwan situat la SV de centrul ad-tiv al Insulei Taipei. Cca 200 mii loc. Nod de comunicații. Piață pentru trestie de zahăr, bumbac, camfor și cafea.

Y

Y Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Ancora mea ară (derapează)".

YACHT (sau în formă livrescă IAHT, JACHT) Cuvânt de origine olandeză (**jagte, jaghte, jaghtschip** derivat din **jagt, jaght** „vânătoare"), având în prezent următoarele sensuri: **1.** Navă mică sau ambarcaţiune cu vele, de regulă special construită şi amenajată pentru regate. **2.** Navă propulsată cu vele, maşini cu aburi, motoare cu ardere internă sau altă instalaţie, cu excepţia ramelor, şi folosită pentru (călătorii de) agrement, excursii etc. **3.** Vehicul asemănător cu o ambarcaţiune cu vele, dar prevăzut cu roţi sau cu patine şi folosit pentru întreceri sportive pe nisip sau respectiv pe gheaţă. Primele Y. au apărut în Olanda în sec. XVII.



Yacht olandez (sec. XVII):
1 – derivor; *2* – geac.

YACHT CLUB Asociaţie sportivă care întruneşte pe amatorii sporturilor nautice, pe cei ce practică sportul cu rame, vele ş.a. Totodată susţine şi promovează yachtingul, organizează concursuri naţionale şi internaţionale de yachting şi se preocupă de perfecţionarea regulilor şi normelor privind sporturile nautice. Termenul de yacht a fost preluat de la olandezi. *ist.* Primele Y.C. s-au înfiinţat pe la sfârşitul sec. al XVIII-lea: mai întâi în Marea Britanie (1790), apoi în Suedia (1830), Rusia (1847), SUA (1884). România (1921).

YACHT CLUB REGAL ROMÂN Asociaţie sportivă înfiinţată în anul 1921 la Constanţa, sub denumirea iniţială de Yacht Clubul Român, la iniţiativa ofiţerilor din marina militară şi comercială, în scopul promovării sporturilor nautice în România. În anul 1924 Y.C.R. devine persoană juridică, iar în 1927 se transformă în Yacht Club Regal Român, avându-l ca preşedinte (comodor) pe rege. Din 1936 Y.C.R.R. devine, prin organizarea Ministerului Aerului şi Marinei, reprezentantul României în competiţiile nautice internaţionale şi organismul de legătură cu organizaţiile similare din străinătate. În 1937 sediul clubului se mută de la Constanţa la Bucureşti. Y.C.R.R. număra la acea dată 200 de membri şi dispunea de baze de agrement la Eforie, Mamaia şi Bucureşti, pe lacul Herăstrău. După o serie de succese pe plan internaţional, activitatea Y.C.R.R. a fost paralizată de cel de al doilea RM. A fost reluată în 1999 când un grup de entuziaşti, între care şi membri ai vechiului club, a reînfiinţat Y.C.R. În primăvara anului 2003 şi-a reluat titulatura de Yacht Club Regal Român, prin acceptul ultimului rege al României, Mihai I, de a deveni comodor al clubului. Y.C.R.R., având filiale în principalele oraşe riverane – Turnu Severin, Giurgiu, Galaţi, Tulcea şi Constanţa – este afiliat mai multor organisme internaţionale precum E.B.A. (*European Boating Association*) şi O.R.C. (*Offshore Racing Council*). Organizează în fiecare an diverse competiţii precum şi campionatul naţional de vele de larg. Prin membrii săi participă şi la competiţii şi raliuri internaţionale. Organ propriu de presă: revista „Yacht Magazin" (apare din august 2000)., director Valerie Timofei, vicecomodor al Y.C.R.R.

YACHT CLUBUL ROMÂN *v.* Yacht Club Regal Român.

YACHTMAN sau **YACHTSMAN** (la feminin **yachtwoman, yachtswoman**), pl. **yacht** (s) **men, yacht** (s) **women**. Persoană care posedă sau foloseşte un yacht. Practicantul „sportului cu vele" (yachtingului) este numit în româneşte VELIST.

YACHTING Participarea la întreceri sportive (regate) sau efectuarea de călătorii de agrement la bordul unui yacht. Într-o accepţiune mai largă, include şi ambarcaţiunile propulsate cu vâsle, rame etc. (*v.* CANOTAJ) sau cu motor (*v.* MOTONAUTISM). La originea acestui sport stau întrecerile ce se desfăşurau încă din antichitate la egipteni şi romani. În epoca noastră, printre primii care au organizat concursuri de yachting sunt olandezii. În Anglia, prima regată a avut loc în 1661, iar prima regată cu premii a fost organizată în 1775 de către primul Yacht Club. La Jocurile Olimpice, yachtingul figurează din anul 1900. Yachtingul foloseşte o mare varietate de ambarcaţiuni cu vele: barcă populară, cuter, fin, iolă (yolă), „Optimist" (iolă pentru copii), Ketch, star, yawl etc.

YALUJIANG Fluviu în China; *v.* M. Ialuţzean.

YAMAMOTO, Isoroku (1884–1943) Amiral japonez. Absolvent al Şcolii de Marină (1904) şi al Acad. Mil. de Marină (1916). A participat în acţiunile din primul şi al doilea RM. A îndeplinit serviciul în flotă în funcţii de comandă şi de stat-major. Profesor al Acad. mil. de marină. Ataşat naval în SUA. În 1936–1939 este locţiitor al ministrului marinei. Din 1939–1943 este comandant al forţelor navale unite ale Japoniei. A condus elaborarea planului de atac asupra bazei navale americane de la Pearl Harbor (1941) şi acţiunile ofensive ale flotei japoneze în estul Asiei (1941–1942), operaţiile de la Arh. Aleutine şi Ins. Midway. Şi-a pierdut viaţa în apropiere de Insulele Solomon, avionul său fiind doborât de aviaţia americană în timpul unei inspecţii pe front.

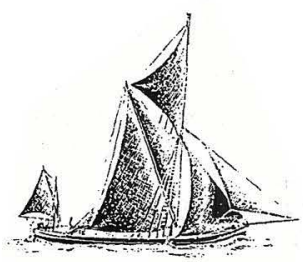
YANGZÎ Fluviu din China; *v.* Ianţzî.

YAP Grup de 4 ins. mari şi 10 mici de origine vulcanică situat în V Arh. Caroline din Oc. Pacific. Protectorat SUA. Supr. totală 100 km²; alt. 178 m; climă subecuatorială. Terit. acoperit de păduri şi parţial de savane. Pop. cca 5000 loc. (micronezieni). Fructe exotice, pescuit.

YARD Unitate de măsură pentru lungimi, egală cu 3 picioare, 36 ţoli (inches) sau 0,914398 m, folosită pe hărţile marine engleze şi americane.

„YAVUZ" (Yavuz Sultan Selim) Crucişător de bătălie construit în şantierul Blohm & Voss din Hamburg (1912) şi intrat în acelaşi an în compunerea flotei germane sub numele de Goeben. La începutul primului război mondial a acţionat în M. Mediterană, dar, ca urmare a superiorităţii navale anglo-franceze pe acest teatru şi pentru a determina Turcia, care avea o poziţie oscilantă, să înceapă ostilităţile, a intrat împreună cu crucişătorul uşor Breslau în apele turceşti; la 16 august 1914 şi-a schimbat numele intrând în compunerea flotei turce. Y. a fost nava-comandant a flotei turce în perioada 1914–1973, când a fost dezmembrat. Caracteristici: depl. 25 000 t; L 186,5 m; B 29,5 m; d 9,2 m; puterea maşinilor 52 000 CP; vit. 28,6 Nd; X tunuri de 280 mm, XII tunuri de 152 mm, XII tunuri de 88 mm; cuirasă de 280 mm bordaj şi de 254 mm punte.

YAWL Ambarcaţiune cu vele având doi arbori pe care sunt întinse unul sau mai multe focuri, o velă mare şi o velă artimon. Ca şi în cazul unui ketch, arborele prova (arborele mare) este mai înalt decât artimonul, care însă la yawl este plasat în pupa timonei, în timp ce la ketch se află mai către centru. Ca majoritatea velierelor mici de agrement, yawl-ul are vele aurice care pot fi manevrate cu un număr mic de oameni. Denumirea de yawl se întâlneşte uneori şi la bărci cu un singur catarg sau la pescadoare purtătoare de vele la treime.



Yawl
(După Admiralty Manual of Seamanship)

YOKOHAMA Important port japonez pe ţărmul de V al G. Tokio la Oc. Pacific. Se află la 30 km de cap. ţării Tokio. Acvatoriul portului are o supr. de 91,8 km², incluzând rada, bazinele interior şi exterior şi baia Negisi. Lung. frontului de cheuri 40 km, cu adâncimi până la 17 m. Traficul de mărfuri prin portul Y. se ridică la cca 130 mil. t anual, aprox. 1/5 din exporturile ţării. Importă: produse petroliere, cărbuni, cherestea, bumbac ş.a. Exportă: maşini industriale, automobile, produse chimice etc. Şantierele navale dispun de 8 docuri uscate şi plutitoare, cale de lansare care pot asigura construcţia şi reparaţia navelor de transport până la 27 mii t şi nave mil. incl. Cr.

YOKOSUKA Port şi principala BMM a flotei japoneze situate pe Ins. Honshu la 65 km de cap. Tokio, în partea de SV a g. cu acelaşi nume. Supr. acvatoriului portului şi a BMM cca 60 mii km². BMM asigură staţionarea simultană a 300 de nave militare mari. Lungimea frontului de cheuri 22 km cu ad. de 7–11 m. Şantiere de construcţii şi reparaţii navale care dispun de 8 docuri uscate şi asigură construcţia şi reparaţia tuturor tipurilor de nave. Depozite de tehnică militară şi de carburanţi. Aici staţionează permanent forţe navale japoneze şi periodic navele flotei a 7-a americane din Pacific.

YOLĂ *v.* Iolă.

YUCATAN 1. Pen. în N Americii Centrale între G. Mexic şi M. Caraibilor. În cea mai mare parte aparţine Mexicului, iar în partea de SE Guatemalei şi Belize (Hondurasul britanic). Supr. cca. 180 mii km². Relief carstic; în partea de SE este lanţul muntos Maya cu alt. până la 1122 m. Ţărmurile vestice sunt joase, cu numeroase lagune, iar cele estice abrupte, cu golfuri înconjurate de recife de corali. Climă tropicală secetoasă, temp. med. în ian. +22° C, în iul. +28° C. Vegetaţie xerofilă (agave, arbuşti ş.a.) 2. Strâmtoare ce uneşte G. Mexic cu M. Caraibilor. Are o lungime de 135 Mm (217 km) între C. Catoche (Mexic) şi C. San Antonio (Cuba); lăţimea 108 Mm (200 km) şi adâncimea părţii navigabile până la 1270 m. Aici curentul Ecuatorial de Nord şi curentul Ecuatorial de Sud produc tot timpul anului un puternic flux de apă din Str. Y. în G. Mexic care formează începuturile Curentului Golfului (Gulf Stream).

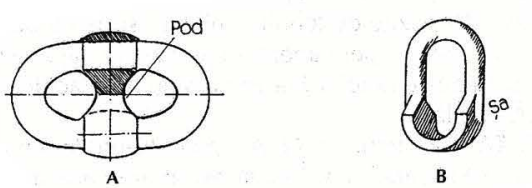
YUKON Fluviu în America de Nord (Canada şi SUA). Lung. 3920 km. Format prin confluenţa Râurilor Lewes şi Pelly în apropiere de or. canadian Selkirk şi se varsă printr-o deltă în M. Bering. Vara este navigabil pe cursul mijlociu şi inferior.

YUYU Pui (barcă mică).

Z

Z Pavilion din Codul internaţional de semnale cu semnificaţia: „Am nevoie de un remorcher". Când este folosit de traulere are semnificaţia: „Atenţie, lansez traulul".

ZA Verigă făcând parte dintr-un lanţ. **Z. comună** Z. obişnuită. **Z. cu pod/punte** Z. cu o întăritură transversală. **Z. cu şa** Z. având o parte lăţită pentru a susţine ancora în timpul caponării. **Z. de capăt** Z. fără pod, mai groasă decât Z. comună, aflată la capetele fiecărei chei de lanţ. **Z. pafent** Tip de za de lanţ de ancoră construită după modelul cheii de împreunare patent, din două jumătăţi longitudinale, dar de dimensiuni mai reduse. Este demontabilă. **Z. terminală** Z. fără pod, cu ajutorul căreia lanţul se prinde de cheia de ancoră.



Zale:
A – cu pod; *B* – cu şa.

ZAGOREANSKI, Kisel Ofiţer al marinei ruse care în 1918 a sprijinit evadarea Crucişătorului auxiliar „Carol I" care fusese rechiziţionat de revoluţionarii georgieni în portul Batumi din Caucaz. A condus nava pe care a predat-o autorităţilor române la Sulina. Rămâne în România ca ofiţer de rezervă al MM.

ZAHARIA, Dan (1878–1943; n. Turnu Severin). Contraamiral (r). Absolvent al Şcolii Militare de Artilerie şi Geniu (1898), cu gradul de Slt. este repartizat la Divizia de Dunăre, apoi la Divizia de Mare, în statul major al Cr. „Elisabeta" (1899). Odată cu mutarea Şcolilor marinei de la Galaţi la Constanţa se numără printre primii profesori ai acestor şcoli. Obţine în Franţa, unde urmează cursurile Şcolii Superioare de Electricitate, titlul de inginer. În anii următori, funcţionează în Divizia de Mare şi în Divizia de Dunăre, fiind, în acelaşi timp, profesor la Şcoala Navală Superioară, unde predă cursul de electrotehnică. În timpul primului război mondial este numit Şef al St. M al Marinei. După război, a continuat să activeze în Biroul Marinei din MCG sau din MStM al armatei şi la Inspectoratul Marinei, după avansarea sa la gradul de Cdr (1920). Trece în rezervă în anul 1921. Este autorul unui valoros **Manual de navigaţie** (1906), care a servit la pregătirea multor promoţii de ofiţeri de marină.

ZAI *v.* Balimă, Năboi.

ZAIR (Congo) (*fr.* Zaire) Fluviu în Africa Ecuatorială ce trece pe terit. Rep. Zair şi Rep. Congo. Lung. 4 320 km; supr. bazinului hd. 3 690 mii km². Ca lungime ocupă locul doi în Africa după Nil, iar după suprafaţa bazinului hidrografic, locul doi în lume după Amazon. Izv. din regiunea Marilor Lacuri africane în partea de S a platoului Katanga de la o înălţime de cca 1430 m, descrie un arc de cerc spre N, traversând de două ori ecuatorul şi se varsă printr-un estuar în Oc. Atlantic. Debitul fl. la vărsare 39 mii m³/s, determinând un debit anual de 1230 km³. Masa enormă de apă ce se varsă în ocean reduce salinitatea acestuia pe o distanţă de 75 km de la ţărm. Importantă arteră de navigaţie. Dintre numeroşii săi afluenţi, 39 sunt navigabili. Afluenţii cu debitele cele mai mari: Oubangui (Ubangi), Itimbiri, Lomami, Kasai (Kwu). Navigaţia se desfăşoară şi pe lacurile Tanganica şi Kivu de care se leagă prin afluenţii Lukuga şi Ruzizi. Fl. are uriaşe resurse hidroenergetice care se estimează la 100 mil. kW, dar se folosesc în prezent cca 1 mil. kW. Sunt în curs de construcţie noi hidrocentrale. Fl. este bogat în peşte, iar regiunea bogată în minerale: aur, diamante, cositor, uraniu etc. Pr. porturi: Brazzaville (cap. Rep. Zair), Kinshasa (cap. Rep. Congo), Matada, Banana.

ZAMBEZI (Zambeze) Fluviu în SE Africii (Zambia şi Mozambic). Lung. 2660 km. Formează graniţă comună între Zambia şi Rhodesia. Izv. din podişul Ba Lunda sub numele de Liba şi se varsă în Str. Mozambic din Oc. Indian. Pr. afluenţi: Loangwa, Kafukwe, Shire. Mari resurse hidroenergetice (cascada Victoria) exploatate insuficient. Navigabil pe unele porţiuni din cauza pragurilor. Hidrocentrală.

ZANZIBAR 1. Ins. în Oc. Indian în apropierea ţărmului de E al Africii, înconjurată de numeroase recife de corali. Supr. 1,7 mii km²; cca. 400 mii loc. Relief de câmpie joasă. Climă ecuatorială cu precipitaţii bogate. Plantaţii de cuişoare. Pr. oraş: Zanzibar. *ist.* Datorită poziţiei sale geografice, ins. a devenit un important centru comercial încă din antichitate. A fost cucerită succesiv de portughezi (sec. XVI), Sultanatul Omanului (sec. XVII–XVIII), protectorat britanic din 1890. În 1963 a devenit stat independent. În 1964 s-a proclamat republică împreună cu Ins. Pemba. În acelaşi an s-a unit cu terit. continental Tanganiyka, formând Rep. Unită Tanzania. **2.** Oraş din Tanzania situat pe Ins.

Zanzibar. Port la Oc. Indian. Export de cuişoare şi ulei de cuişoare.

„ZAPAD" (*rom.* „Vest") Navă cu vele de tip goeletă sub pavilion rusesc. A fost construită în 1949 în Finlanda ca navă de transport mărfuri. În 1952 a intrat în componenţa flotei comerciale ruseşti fiind folosită pentru transportul de mărfuri între porturile din nordul Rusiei. În 1954 a fost modernizată devenind navă-şcoală. În 1983 a fost transformată în navă-muzeu fiind un simbol al oraşului-port Arhanghelsk.

ZARKA *ist.*Tip de caic mic fără punte.

ZARUG (Zaroug) Ambarcaţiune cu un singur catarg şi o velă la treime, folosită mai ales în M. Roşie.

ZĂGAZ *înv.* **1.** Baraj, dig, stăvilar, splai. **2.** Lac sau iaz format de apa pe care barajul o împiedică să curgă. **3.** Braţ derivat dintr-o apă curgătoare.

ZĂGĂZUI A stăvili; a îndigui.

ZĂPOR Îngrămădire de sloiuri de gheaţă ce se formează primăvara în albia unei ape curgătoare, pe care uneori o blochează, mai ales la coturi, şi provoacă întreruperea navigaţiei, inundarea zonei adiacente, distrugeri de poduri etc. *sin.* baraj de gheaţă, pod de gheaţă, prag de gheaţă.

ZĂRIT Pavilion cu semnificaţia: „Am zărit sau am înţeles semnalul dv." În Codul internaţional de semnale este o flamură cu dungi verticale albe şi roşii, denumită şi flamura sau caracteristica codului. ◇ **„Z. la jumătate" Z.** ridicat la jumătate cu semnificaţia: „Am zărit semnalul dv." **„Z. la semn" Z.** ridicat la semn cu semnificaţia: „Am înţeles semnalul dv."; *arg.* Am priceput.

ZĂTOACĂ Canal puţin adânc, format natural, între malul unei ape şi un ostrov.

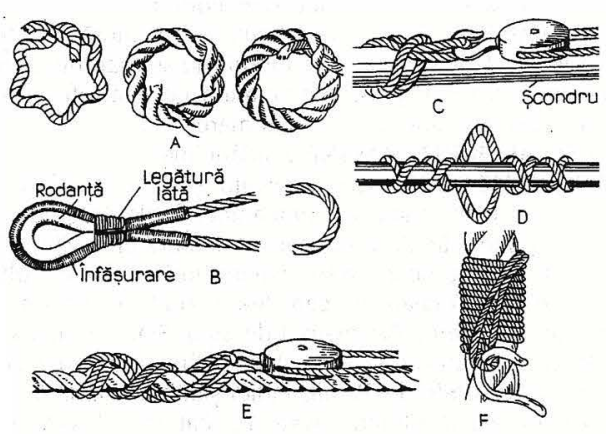
ZĂTON Canal natural sau artificial, închis la un capăt, din preajma unui ostrov.

ZĂVOR 1. Viţă care asigură o matiseală de sârmă. **2.** *v.* ancoră zăvorâtă.

ZBANDÁ *fl.* A se banda.

ZBAT Paletă montată pe o roată care, lovind apa, asigură propulsia navei. Z. pot fi fixe sau mobile, ultimele fiind mai eficace, dar mai scumpe şi practic nefolosite. Roţile cu Z. au fost primele propulsoare instalate pe navele cu vapori. În prezent sunt folosite foarte rar numai pe navele fluviale şi, eventual, pe remorcherele de port, fiind montate pe două roţi de Z. în bordurile navei sau pe o singură roată la pupa (*rar*).

ZBIR 1. Inel de parâmă, mai mic ca un sapan, confecţionat prin matisire şi servind la prinderea unui palanc pe o parâmă sau pe un şcondru. **2.** Idem, din sârmă. **Z. de baba** Z. (2) cu gâtuitură care îl separă printr-un ochi suficient de mare pentru a se fixa pe o baba şi unul mic, de care se prinde, cu o cheie, ochiul parâmei. **Z. de comandă** Z. confecţionat din comandă (3) nerăsucită, dând un fir peste două cuie fixe şi înconjurându-l cu o firuială. Parâma nefiind răsucită, Z.d.C. este mai rezistent decât un Z. matisit. **Z. de ghiulea** *ist.* Z. (1) de punte, pe care se aşeza ghiuleaua pentru a nu se rostogoli. **Z. de guvernare** *sin.* ujbă. **Z. de spetează** Z. pe care se reazemă capătul inferior al unei speteze sau al unui şcondru în bătaie.



Zbiruri:
A – de cânepă; *B* – de baba; *C-F* – pe şcondri şi parâme.

ZBIR DE VIRAT LANŢURI ŞI CABLURI Zbir sau lanţ cu role şi bucşe (lanţ „Gall") ale cărui capete sunt împreunate, iar prin voltarea la un vinci sau cabestan formează un lanţ fără sfârşit cu ajutorul căruia, prin intermediul unor cleme sau boţuri, se pot vira, la bord sau la uscat, lanţuri de ancoră sau parâme de mari dimensiuni în care nu există tensiuni.

ZBIR CU OCHI ŞI CAPĂT Zbir de macara cu un ochi matisit prin care poate trece celălalt capăt; la una din extremităţi are un cap de bulgar sau un nod de ţin-te bine/balustradă. Poate fi aşezat repede pe un şcondru.

ZBIR DE BALENIER *înv.* Zbir de macara dublu, cu ochiuri, prin care trece o cavilă. Se folosea la macaralele cu care balenierele ridicau bucăţile de balenă.

ZBIR DE LANŢ Capăt de lanţ cu care se prinde un palanc pe o sârmă; *v.* boţare.

ZBIR DE MACARA *v.* macara.

ZBIRIŞOR Zbir de dimensiuni mici, fixat sub zbirul macaralei, la care se prinde stătătorul palancului.

ZBURĂTOR Velă pătrată ce se află sub rândunică şi deasupra contragabierului sau gabierului (când nava nu are gabieri dubli).

ZBURĂTURĂ 1. *înv.* Porţiune din jurul gurii unei ţevi de tun. **2.** *v.* siflee.

ZEEBRUGGE Port din Belgia (Flandra) la ţărmul M. Nordului. Prin portul Z. se derulează comerţul cu M. Britanie, Germania, Franţa ş.a. Este legat printr-un canal cu o adâncime de 8 m cu oraşul Brugge, fiind avanportul acestuia. Mari depozite. Bază pentru nave de pescuit.

ZEMBA, Anatolie (n. 1941 com. Albineţ-Bălţi Rep. Moldova) Contraamiral, prof. univ. dr. Absolvent al Şcolii Superioare de Marină promoţia 1963. Ambarcat ca ofiţer pe navele MM, a îndeplinit funcţii de la comandant de VT. la şef de stat-major al divizionului de nave (1963–1972). Ofiţer elev la Academia Militară (1972–1974). Lector şi şef de catedră în cadrul Academiei de Înalte Studii Militare între 1975–1995, când a adus o importantă contribuţie la perfecţionarea învăţământului operativ şi tactic de marină prin studii şi lucrări de specialitate. Între 1995–2001 este comandant

al Gărzii de Coastă de grăniceri. Pensionat în 2001.

ZENIT Punctul în care verticala locului „înţeapă" sfera cerească deasupra capului observatorului.

ZERO ABSOLUT Cea mai scăzută temperatură teoretic posibilă –273,16° C la care atomii nu se mai mişcă. În practică cea mai joasă temperatură ce poate fi atinsă este cu o fracţiune de grad mai mare.

ZERO AL HĂRŢII MARINE *v.* adâncime.

ZHENG HE (1371–1433) Navigator şi diplomat chinez. Între anii 1405–1411, în fruntea unei flotile de veliere a făcut şapte călătorii ca sol al împăratului Zhu Di (dinastia Ming) pentru a strânge legăturile cu mai multe ţări de peste ocean, pe care le-a vizitat. A ancorat în porturile Champa (Vietnamul de Sud), Siam (Tailanda), Malacca (Malaysia), ins. Jawa, Sumatra, Borneo, Ceylon, coastele de SV ale Indiei ş.a. Nava amiral, un adevărat palat plutitor avea 10 catarge şi vele de mătase, 150 m lungime, 60 m lăţime şi era armată cu tunuri.

ZI ASTRONOMICĂ Interval de timp cuprins între două culminaţii superioare succesive ale Soarelui.

ZI CÂŞTIGATĂ Zi care în sistemul convenţional de contare a datei calendaristice nu se contează de către navele ce trec din emisfera vestică în cea estică peste meridianul 180°.

ZI CIVILĂ Zi care începe la miezul nopţii.

ZI DE ANTIPOD Zi care modifică data calendaristică la bord când nava traversează meridianul de 180°. Dacă nava se deplasează spre vest, se sare peste ziua ce urmează, iar dacă nava se deplasează spre est, se repetă ziua respectivă.

ZI DE MANDAR *v.* mandar (2).

ZI DE RAMAT *ist.* Unitate de măsură a distanţei, folosită de vikingi şi egală cu cca 36 Mm.

ZI LUNARĂ Timpul scurs între două treceri consecutive ale Lunii prin acelaşi meridian. Durata unei zile lunare exprimată în timp mediu este de 24 de ore şi 54 minute.

ZI MAREGRAFICĂ Intervalul de timp în care se produce un ciclu complet al fenomenului mareei. Este egală cu 24 de ore şi 50 minute, durata zilei lunare.

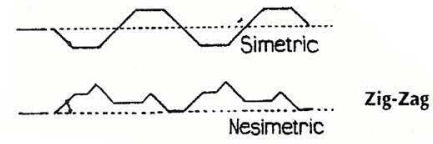
ZI NAUTICĂ *ist.* Zi care începe la amiază.

ZI POLARĂ Zi lumină cu o durată mai mare de 24 de ore caracteristică zonelor aflate dincolo de Cercul Polar. Valoarea maximă (la pol): 6 luni. Pentru emisfera nordică ziua polară începe după echinocţiul de primăvară.

ZI SIDERALĂ Interval de timp dintre două treceri consecutive ale punctului vernal prin acelaşi meridian. Este cu aproximativ 4 minute mai mică decât ziua solară medie. Se contează din momentul treceriii punctului vernal prin dreptul semimeridianului superior. Nu are dată calendaristică. Este egală cu 24 ore siderale în care timp punctul vernal parcurge 360°.

„ZIDUL ATLANTICULUI" Linie de apărare fortificată cu obstacole sub apă şi pe ţărm, amenajată de către germani în cel de al doilea RM, de-a lungul litoralului francez (partea de Nord), belgian şi olandez pentru a respinge o aşteptată debarcare a forţelor anglo-americane. A avut soarta liniei Maginot, fiind forţată pe un front de 110 km de către forţele aliate în operaţia de debarcare din Normandia.

ZIG–ZAG Manevră a navei, constând din schimbări de drum în formă de zig-zag pe direcţia generală de marş, pentru a nu permite inamicului să folosească cu eficacitate armamentul. Odată cu apariţia armei rachetă importanţa Z. a scăzut.



ZIGZAGARE Executare de zig-zaguri.

ZILE DE CONTRASTALII *MC* a) Numărul de zile şi cota-parte de zi, cu care o navă intră în contrastalii, conform prevederilor din contractul de navlosire. b) Numărul de zile sau perioada de timp stabilită prin contract, în care nava poate rămâne în contrastalii. După expirarea acestei perioade nava intră în contrastalii extraordinare.

ZILE DE GRAŢIE 1. Termen acordat navelor beligerante pentru a părăsi un port al adversarului. 2. Termen acordat navelor neutre pentru a părăsi un port blocat.

ZILE CURGĂTOARE *MC* Zilele de stalii, contrastalii sau contrastalii extraordinare, inclusiv duminicile şi sărbătorile legale luate în considerare în toate calculaţiile, ori de câte ori în contractul de navlosire cuvântul „days" nu este cuprins într-o formulare care să-i schimbe în mod expres sensul. Acest cuvânt, precedat de „consecutive", are înţeles de zile curgătoare, care nu poate fi modificat de nici un uz de port. (*sin.* zile consecutive – consecutive days).

ZIMNICEA Port fluvial situat la km 553 al Dunării. Portul dispune de un cheu vertical de 440 m dotat cu trei macarale de 16 tf şi o macara de 25 tf. Dispune de un cheu pentru cereale în lungime de 100 m şi un siloz pentru cereale cu o capacitate de 8 000 t. Cheul pentru pasageri are o lungime de 100 m. Portul are o platformă în suprafaţă de 21 300 mp şi depozite cu o suprafaţă totală de 4 000 mp. Capacitatea tehnologică de trafic a portului este de 720 000 t/an.

ZINCURI Mase de material anodic constituite din plăci de zinc sau uneori de nichel, care se fixează cu şuruburi sau eclise pe coca navelor în apropierea elicelor de bronz, a sorburilor cu clapeţi de bronz şi a bucşelor etambou, în scopul combaterii corodării corpului navei prin efectul acţiunii electrolitice a apei de mare. *sin.* plăci pentru protecţie catodică.

ZIUA APELOR Zi instituită la 24 apr. 1933 printr-o Decizie a Ministerului Instrucţiunii, Cultelor şi Artelor, la propunerea Ligii Navale Române, şi semnată de ministrul Dimitrie Gusti, sub denumirea **Ziua Apelor** pentru a sublinia cu mai multă tărie rolul apelor româneşti în dezvoltarea tuturor ramurilor economiei naţionale, în îmbunătăţirea condiţiilor de mediu, de viaţă şi de sănătate a populaţiei în prezent şi viitor. La manifestările organizate de Z.A. în perioada interbelică au participat pe lângă L.N.R., organizaţii culturale, sportive, şcolile şi oficialităţile din localităţile din vecinătatea apelor: Bucureşti (lacul Snagov), Brăila, Galaţi, Giurgiu, Turtucaia, Constanţa, Balcic ş.a. în centrul atenţiei fiind îmbunătăţirea regimului apelor româneşti. Începând cu anul 2000 s-a reluat tradiţia sărbătoririi Z.A. la iniţiativa L.N.R. şi Y.C.R.R., la care s-au alăturat şi alte organizaţii şi în primul rând cele ecologiste, în faţa cărora se ridică noi obiective legate de combaterea poluării apei, protejarea florei şi faunei acvatice,

dezvoltarea turismului nautic, atragerea, în special, a tineretului în toate aceste acţiuni.

„ZIUA CEA MAI LUNGĂ" Denumire dată zilei de 6 iunie 1944 („Ziua – Z", „D– Day") prevăzută pentru începerea debarcării aliaţilor în Normandia. Această dată a fost aleasă special pentru a profita de amplitudinea mareei şi mai ales de perioada de maximă luminozitate din preajma solstiţiului de vară.

ZIUA DUNĂRII Zi consacrată fl. Dunărea în semn de recunoaştere a importanţei internaţionale a fluviului şi ca expresie a dorinţei ţărilor riverane de a-şi uni forţele pentru a proteja apele sale şi crea condiţii optime de exploatare a potenţialului său economic, energetic, turistic şi de navigaţie. Convenţia pentru protecţia Dunării a fost încheiată la 29 iunie 1994 între ţările din bazinul hidrografic al fluviului care au semnat la Sofia acest important document. La 29 iunie 2004 s-a sărbătorit pentru prima dată, sub auspiciile Comisiei Internaţionale pentru protecţia Fluviului Dunărea cu sediul la Viena, aniversarea a 10 ani de la semnarea convenţiei de la Sofia, sub sloganul „Punte către viitor – Dunărea sursă de inspiraţie".

ZIUA INTERNAŢIONALĂ A MĂRII NEGRE Z.I.M.N. a fost declarată la 31 oct. 1996, cu ocazia semnării de către Bulgaria, Georgia, România, Federaţia Rusă, Turcia şi Ucraina a „Planului stategic de acţiune pentru salvarea Mării Negre". Ca ţări riverane bazinului pontic, ţările semnatare ale Planului Strategic şi-au asumat responsabilitatea comună pentru protejarea şi refacerea ecosistemului Mării Negre. De atunci această zi este marcată în fiecare an prin diverse manifestări menite să sensibilizeze opinia publică în legătură cu problemele grave ale poluării mediului marin şi costier, îndeosebi din zona vestică a M. Negre.

ZIUA LEGALĂ *MC* În materie de scadenţe, zile libere, zile de aşteptare etc. este ziua legală de 24 ore şi se termină întotdeauna la ora 24,00.

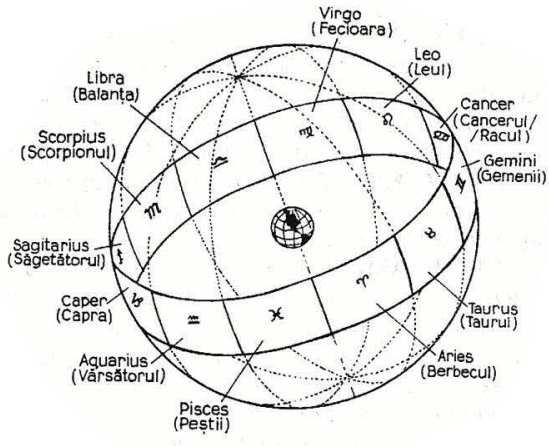
ZIUA MARINEI ROMÂNE Sărbătoare a marinarilor şi a poporului român. Ziua Marinei s-a serbat pentru prima dată la 15 august 1902 de ziua Sf. Fecioare Maria considerată protectoarea marinei. La acea dată sărbătoarea a fost inaugurată la Constanţa, la bordul Cr. „Elisabeta" în prezenţa oficialităţilor în frunte cu ministrul de război Sturza, urmată de întreceri sportive pe apă, jocuri nautice, focuri de artificii etc. În decursul anilor, Z.M.R. s-a sărbătorit la date diferite dar întâmpinată cu aceeaşi căldură de populaţie. Între 1902–1947 s-a sărbătorit la 15 august; între 1948–1953 în ultima duminică a lunii iulie; între 1954–1989 în prima duminică a lunii august. Începând cu anul 1990, conform tradiţiei, s-a revenit la ziua de 15 august. De fiecare dată Ziua Marinei a fost un prilej de a demonstra pregătirea marinarilor pentru apărarea Patriei, ataşamentul populaţiei faţă de marină şi respectul faţă de greaua misiune de marinar.

ZIUA „Z" Ziua prevăzută pentru începerea unui atac, operaţie etc. În engleză se spune „D – Day", în franceză „J – Jour" etc.

ZLATIAN, Cornel (1918–1941) Aspirant. Absolvent al Şcolii Navale promoţia 1940. Cu gradul de aspirant a fost repartizat la serviciul Apărări sub apă al Diviziei de Dunăre. La 6 sept. 1941 în timp ce încerca să dezactiveze o mină sovietică eşuată în faţa portului Reni a fost ucis de explozia acesteia împreună cu doi gradaţi care lucrau cu el.

ZLATIAN, Paul (1892– ?) Comandor. Absolvent al Şcolii de Artilerie, Genul şi Marină (1909). A urmat studiile în Germania la Academia Navală de la Kiel. Revenit în ţară a fost repartizat la Divizia de Mare (1911–1915), apoi la Divizia de Dunăre unde ambarcat pe Mon. „Alexandru Lahovari" participă în primul RM la acţiunile de luptă de la Turtucaia, Raşova şi Dobrogea (1916–1917). În perioada interbelică avansat în grade asigură funcţii de răspundere precum comandat de monitor, distrugător ş.a. Comandant al Şcolii de Ofiţeri marină (1938) şi comandant al Escadrilei de monitoare până în 1941. În al doilea RM participă la numeroase misiuni de luptă în calitate de comandant al grupării tactice Tulcea, comandant al Diviziei de Mare cu a căror forţe participă în operaţiunile de la Sevastopol. Ultima funcţie importantă în MM a fost cea de comandant al Apărării Litoralului Maritim. A deţinut preşedinţia LNR filiala Constanţa (1942–1948).

ZODIAC Fâşie a sferei cereşti lată de aproximativ 16°, pe care se găsesc cele 12 constelaţii zodiacale, situată de o parte şi alta a eclipticii şi care este parcursă de Soare în timp de un an.



Zodiac

ZOLLKREUZER Vedetă maritimă şi fluvială de patrulare şi control vamal. Caracteristici: depl. 30–33 t; dim. 23,61 × 3,60 × 1,0 m; 2 motoare a 360 CP; vit. 18,5 Nd.; mitraliere: I/13,2 mm, I/7,92 mm. Patru vedete identice au fost construite (după proiect german) în 1944–1945 de către Şantierele navale SKODA din Cehoslovacia pentru Marina Regală Română, dar nu se ştie unde au ajuns.

ZONA GOLFURILOR Zonă specială situată la Nord-Est de loxodroma care uneşte Ras Al Had (φ = 22°30′ N, λ = 59°48′ E) şi Ras Al Fasteh (φ = 25°04′ N, λ = 61°25′ E).

ZONĂ CENTRALĂ *MC* Porţiune a navei, egală cu 0,5 L, formată din două porţiuni de câte 0,25 L măsurate de la secţiunea maestră spre prova şi pupa (*definiţie a Societăţilor de clasificare*).

ZONĂ CONTIGUĂ *DM* Fâşie de mare spre larg, pornind din marea teritorială şi întinzându-se, de regulă, până la distanţa de 12 Mm de la uscat, în care statul riveran îşi poate exercita autoritatea în anumite domenii (pescuit, vamal, fiscal, sanitar etc.). Regimul Z.C. constituie o excepţie de la regimul mării libere care se aplică în principiu dincolo de limitele mării teritoriale.

ZONĂ DE ÎNTINSURĂ Zonă a mării, din apropierea coastei, în care sunt adâncimi mici şi care deseori este descoperită în timpul mareei joase.

ZONĂ DE MAREE Fâşia unei coaste joase, de lăţime variabilă şi formată în majoritatea cazurilor din nisip sau sol mocirlos, cuprinsă între linia mareei înalte şi linia mareei joase. Este alternativ acoperită şi descoperită de apele mării în timpul fluxului şi refluxului.

ZONĂ DE PESCUIT Zonă în care pescuitul se execută cu randament sporit. Pentru stabilirea şi menţinerea Z.d.P. este necesară cercetarea unor regiuni întinse, luându-se măsuri de protejare şi de conservare a peştelui; *sin.* fund de pescuit.

ZONĂ DE PILOTAJ Zonă maritimă în care pilotarea navelor este obligatorie la intrarea sau ieşirea din port, intrarea pe gura unui fluviu sau canal, trecerea printr-un canal, trecerea printr-o zonă cu pericole de navigaţie. Este delimitată prin reguli sau uzuri portuare; cele cu caracter temporar se stabilesc prin instrucţiuni speciale. Punctele de ambarcare-debarcare ale pilotului sunt menţionate de regulă în cărţile pilot.

ZONĂ DE SEPARARE A TRAFICULUI *v.* separarea traficului.

ZONĂ DE TĂCERE 1. Zonă în care condiţiile atmosferice produc o refracţie anormală a sunetului, iar semnalele acustice de ceaţă nu se aud pe o anumită distanţă. **2.** Zonă în care semnalele radio sau de radiolocaţie nu pot fi recepţionate din cauza unui salt datorit ghidului de unde.

ZONĂ DE TRECERE *MC* Porţiune a navei cuprinsă între zona centrală şi extremităţile acesteia (*definiţie a Societăţilor de clasificare*).

ZONĂ DEMILITARIZATĂ Teritoriu în limitele căruia, în baza unei convenţii internaţionale, se stabileşte un regim de demilitarizare, unde sunt interzise toate formele activităţii militare: dislocarea de forţe şi armament, instalarea unor baze sau construcţii militare, experimentarea oricăror categorii de armament, executarea de manevre şi exerciţii, precum şi alte activităţi cu caracter militar. Z.D. pot fi temporare sau permanente (ex. Convenţia asupra Antarctidei din 1 dec. 1959 prevede extinderea Z.D. asupra Antarctidei şi a spaţiului maritim la S de 60° lat. S. Tratatul de la Paris prevede extinderea Z.D. asupra Arh. Spitzbergen şi ins. adiacente şi a spaţiului maritim între 10–35° long. E şi 74–81° lat. N).

ZONĂ LIBERĂ Parte a teritoriului unui stat, de regulă într-un port sau în imediata lui apropiere, separată de restul regiunii printr-o împrejmuire, în cuprinsul căreia nu se aplică taxe vamale mărfurilor destinate exportului. În zona liberă se găsesc instalaţii şi utilaje de ridicare, manipulare şi transport de mărfuri, magazii, depozite şi platforme pentru depozitare, iar navele au posibilităţi de aprovizionare cu combustibil, materiale şi provizii. *Sin.* Porto-Franco.

ZONĂ NAŢIONALĂ DE PESCUIT Fâşie de apă de-a lungul coastei, care se stabileşte de un stat pentru a-şi proteja resursele naţionale de pescuit. Limitele sale spre larg variază între 50 şi 200 Mm.

ZONĂ PERICULOASĂ Zonă a mării precis delimitată şi anunţată prin avizele pentru navigatori, prin care se interzice navigaţia datorită pericolelor pe care le prezintă sau ca urmare a desfăşurării unor exerciţii cu Sm., a unor aplicaţii navale, lansări de rachete ş.a.

ZONĂ SPECIALĂ În sensul Convenţiei internaţionale pentru prevenirea poluării marine, zonă de mare în care este necesară adoptarea unor metode speciale, obligatorii pentru prevenirea poluării mării cu substanţe nocive lichide. M. Neagră este o Z.S.

ZONĂ VAMALĂ MARITIMĂ Fâşie de mare de-a lungul coastei, în care statul riveran îşi exercită drepturile de control şi urmărire vamală. Se extinde de drept asupra „mării teritoriale", unde statul riveran are drept de suveranitate, precum şi în zona contiguă, care variază ca lăţime de la stat la stat. În zona maritimă vamală statul riveran poate urmări, controla şi chiar confisca o nava pentru încălcarea legilor sale vamale.

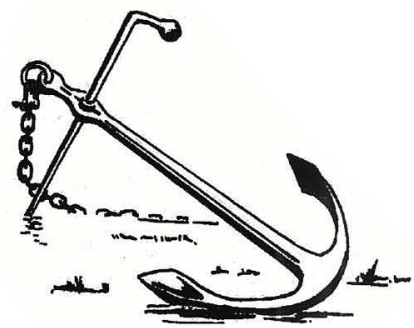
ZONĂ VERTICALĂ PRINCIPALĂ CONTRA INCENDIULUI Spaţiu delimitat de pereţii transversali, rezistenţi la foc (*definiţie a Societăţilor de clasificare*).

ZONELE BORDULUI LIBER Regiuni ocenice determinate între anumite limite geografice, în funcţie de caracteristicile hidrometeorologice ale zonei, prin „Convenţia internaţională de la Londra pentru liniile de încărcare 1966". Harta zonelor şi tabelele însoţitoare indică pentru fiecare zonă linia de încărcare a mărcii de bord liber pe care trebuie să o respecte o navă în diferite etape ale anului, stabilite pe date calendaristice (ziua şi luna).

ZONGULDAK Oraş în N Turciei (Asia Mică), port la M. Neagră. Cca 60 mii loc. Exploatări de cărbuni, constr. de utilaj minier, prod. chimică. Export de cărbuni.

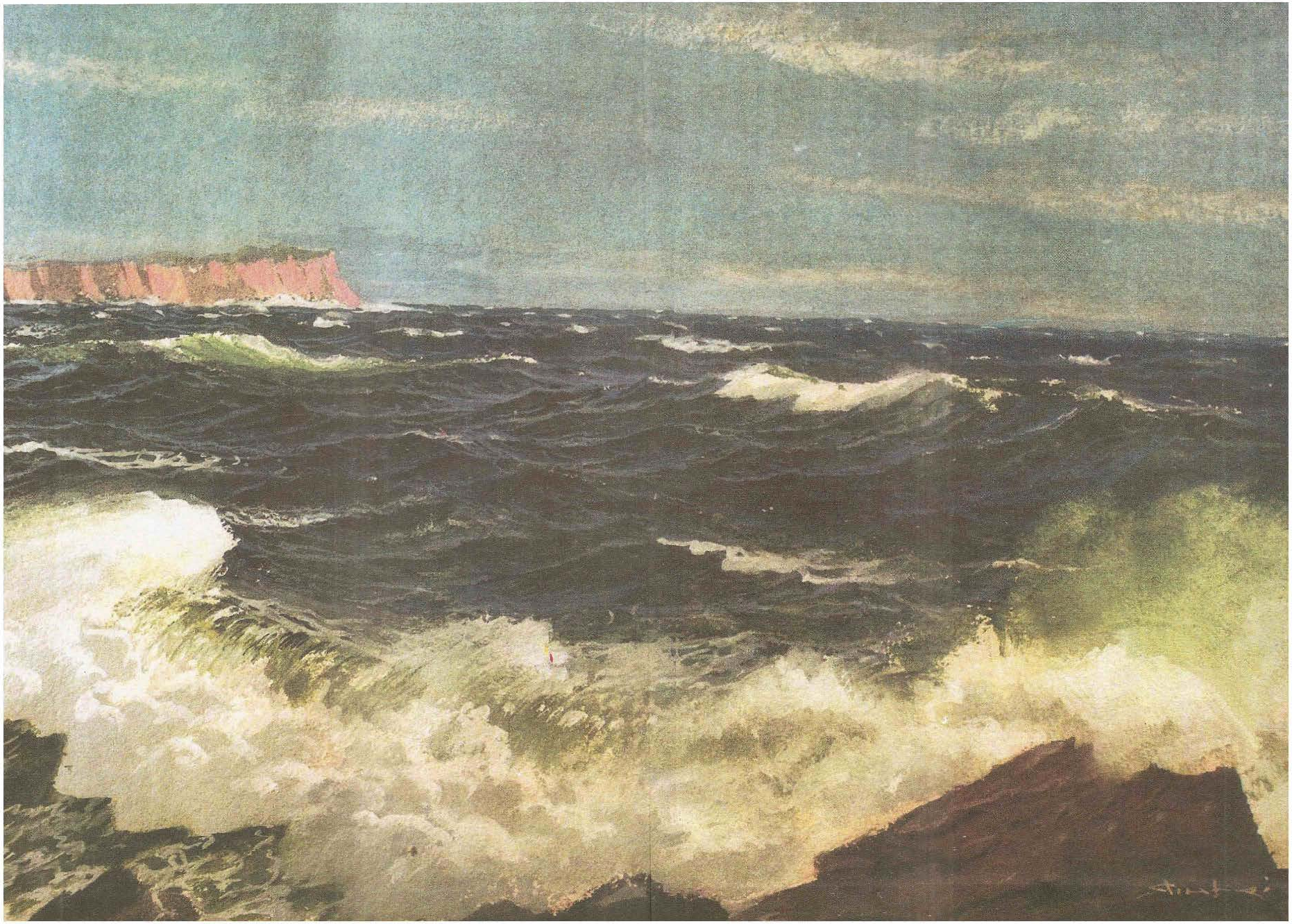
ZUBEN EL GENUBI Steaua nautică α Librae (Balanţa), mărimea 2,9 ; în arabă „Gheara de sud" (a Scorpionului).

ZUIDERZEE (Zuyderzee) Golf în M. Nordului format în urma lăsării ţărmului şi invadarea Fl. Flero de apele mării (în anul 1282). Ad. max. 4 m. Este străbătut de canale navigabile. În partea de N s-a construit un dig lung de 30 km (terminat în 1932) care separă o parte de G. de mare, iar în partea interioară lucrările de asanare au permis împărţirea terit. G. în 5 poldere (*ol.* porţiuni de uscat smulse mării), din care 3 se află în exploatare. Pe ţărmul G. este situat portul Amsterdam. Din anul 1932 se numeşte Ijselmeer.



Tehnoredactor D. ANDREI
DTP Ion STAN

Tipografia „SEMNE"



ISBN 973-87341-7-7